平成12年版

海難審判の現況

平成12年９月

海難審判庁

海 難 審 判 の 現 況

海 難 審 判 庁

ま　え　が　き

ひとたび海難が発生すると、しばしば尊い人命や船舶等の貴重な財貨を喪失し、さらには海洋環境に深刻な汚染を招くおそれを含んでいる。

幸いなことに、近年、海難の発生件数は、漸減傾向を示してはいるが、甚大な被害をもたらす社会的に影響の大きい海難や、多数の死傷者等を生じる海難は、依然としてあとを絶たない状況にある。

昨年、冬季のベーリング海で遠洋底引き網漁船が沈没し、乗組員等１人が死亡、１１人が行方不明となり、船体は全損となる悲惨な事故が発生した。

本件は、発生と同時に重大海難事件に指定し、集中的な調査を行った結果、本年７月に審判開始の申立を行い、現在管轄の地方海難審判庁において審理中である。

海難審判庁は、発生した海難の事実を迅速に調査し、その海難原因を幅広くかつ的確に究明し、海難関係者に事故の再発防止を促すとともに、その結果を系統的にとらえて分析し、関係行政機関等にフィードバックを行い、海上交通の安全のための施策に反映させている。

また、海難の態様は、船舶の技術革新、運航形態の変化等を背景に、近年ますます多様化・複雑化しており、今後、より一層海難の調査・分析機能を強化するとともに、その再発防止に、有効な体制を構築していく必要がある。

このような海難審判業務の現状を紹介するため、平成１１年における海難の発生状況、調査及び審判の状況、究明された海難の原因等について、統計的な分析を加え、また、本年は更に、特集として、平成２年から１１年までの１０年間に裁決された事件のうち、海難の発生に原因があると指摘されたものの、事故後改善措置がとられたなどとして勧告されなかった法人等に係る分析などを行い、その主な内容を具体的に紹介するなどして、「平成１２年版海難審判の現況」をとりまとめた。

本書が、海難審判行政について海事関係者をはじめとする関係各位の一層の理解を得るとともに、海難防止の一助となれば幸いである。

平成12年版　海難審判の現況

目　　次

用語・略語の説明 …… 1

海難審判の概要 …… 5

第１節　海難審判の目的とその手続 …… 5
　１　海難審判の目的 …… 5
　２　海難審判の手続 …… 5
第２節　海難審判庁の現状 …… 8
　１　組織と管轄区域 …… 8
　２　予算と定員 …… 10

特　集　裁決からみた10年間の海難 …… 11

　１　海難原因と指摘された法人等の状況 …… 11
　２　プレジャーボート関連事件 …… 15
　３　審判の対象となった外国籍船の状況 …… 16
〔参考〕船種別・事件種類別の状況 …… 18

第1章　海難の発生 …… 19

第１節　海難の認知 …… 19
第２節　海難の発生の動向 …… 21
第３節　発生海難の分析 …… 21
　１　水域別からみた発生の状況 …… 21
　２　事件の種類別からみた発生の状況 …… 24
　３　船舶の種類別からみた発生の状況 …… 25
　４　海難による死傷者等の状況 …… 26
　５　外国船が関連した海難の発生の状況 …… 27
　６　プレジャーボート海難の発生の状況 …… 29

第2章　海難の調査と審判開始の申立 …… 31
第１節　理事官の調査と審判開始の申立 …… 31
　１　理事官の調査 …… 31
　２　審判開始の申立 …… 32
第２節　調査業務の処理状況 …… 33
　１　調査状況の推移 …… 33
　２　調査した海難関係人の状況 …… 34
第３節　審判開始の申立状況 …… 34

１　申立事件の状況 …… 34
２　海難発生から審判開始申立までの期間の状況 …… 36
第４節　主要海難の状況 …… 37

第3章　審判の状況 …… 40

第１節　地方海難審判庁（第一審）における審判 …… 40
１　地方海難審判庁の審判 …… 40
２　審判業務の状況 …… 41
３　裁決事件の状況 …… 44
４　重大海難事件等の審判状況 …… 48
第２節　高等海難審判庁（第二審）における審判 …… 54
１　高等海難審判庁の審判 …… 54
２　審判業務の状況 …… 54
第３節　海事補佐人制度 …… 55
１　海事補佐人の登録 …… 55
２　裁決事件の補佐人選任状況 …… 55

第4章　裁決に対する訴えの提起状況 …… 57

第１節　裁決に対する訴えの提起 …… 57
第２節　訴えの提起があった事件の状況 …… 57

第5章　海難の原因 …… 59

第１節　海難原因 …… 59
第２節　地方海難審判庁（第一審）の裁決における海難原因 …… 59
１　事件種類別の海難原因 …… 59
２　海難原因と指摘された法人等 …… 64

第6章　海難審判行政の推進と課題 …… 66

第１節　海難防止施策への反映 …… 66
１　海難の再発防止のための広報活動 …… 66
２　海難実態の研究分析 …… 67
３　海難審判協会の事業 …… 74
第２節　国際協力の推進 …… 76
１　国際海事機関（ＩＭＯ）への対応 …… 76
２　国際海難調査官会議（ＭＡＩＩＦ） …… 77
３　アジア地域海難調査機関会議 …… 78
第３節　今後の課題 …… 79

資料編

図　表　目　次

海難審判の概要

第１節　海難審判の目的とその手続

海難審判の手続図 …… 7

第２節　海難審判庁の現状

海難審判庁組織一覧図 …… 8

地方審判庁管轄一覧図 …… 9

特　集　裁決からみた10年間の海難

海難原因と指摘された法人等の状況 …… 11

プレジャーボート関連事件における免状種類別状況 …… 15

審判の対象となった外国籍船の状況（国籍別） …… 16

審判の対象となった外国籍船の状況（隻数推移） …… 17

外国籍船の船種・事件種類別状況 …… 17

船種別・事件種類別の状況 …… 18

第1章　海難の発生

第１節　海難の認知

１－１－１図　海難認知の経路図 …… 20

第２節　海難の発生の動向

１－２－１図　発生件数及び隻数の推移 …… 21

第３節　発生海難の分析

１－３－１図　水域別の発生件数 …… 22

１－３－２図　特定港等、主要水道及び主要海域における主な発生状況 …… 23

１－３－３図　事件種類別の発生件数の推移 …… 25

１－３－４図　船種別の発生隻数の推移 …… 26

１－３－５図　死傷者等の推移 …… 27

１－３－６図　外国船関連海難の発生件数及び隻数の推移 …… 27

１－３－７図　外国船の主な国籍別隻数 …… 28

１－３－８図　プレジャーボート海難の発生隻数の推移 …… 29

１－３－９表　プレジャーボート海難の事件種類別発生隻数 …… 30

１－３－10表　プレジャーボート海難における死傷者等の状況 …… 30

第2章　海難の調査と審判開始の申立

第２節　調査業務の処理状況

２－２－１表　理事官事務取扱状況 …… 33

２－２－２表　理事官事務取扱状況の推移 …… 34

２－２－３図　地方理事所別の調査人員 …… 34

第３節　審判開始の申立状況
２－３－１表　地方理事所別・事件種類別の申立件数 …… 35
２－３－２表　受審人、指定海難関係人の事件種類別の状況 …… 35
２－３－３表　受審人、指定海難関係人の職名別の状況 …… 36
２－３－４表　受審人の受有海技免状別の状況 …… 36
２－３－５図　海難発生から審判開始申立までの期間の状況 …… 36
２－３－６表　海難発生から審判開始申立までの期間の推移 …… 37
第3章　審判の状況
第１節　地方海難審判庁（第一審）における審判
３－１－１表　地方海難審判庁別の審判事務取扱状況 …… 41
３－１－２表　審判事務取扱状況の推移 …… 41
３－１－３図　審判開廷回数の状況 …… 42
３－１－４図　審判期間の状況 …… 43
３－１－５図　受審人に対する懲戒の状況 …… 43
３－１－６図　懲戒裁決を受けた者の免許種類別状況 …… 44
３－１－７表　地方海難審判庁・事件種類別件数 …… 45
３－１－８表　船種・事件種類別隻数 …… 45
３－１－９図　裁決事件船種別の推移 …… 46
３－１－10表　船種別・トン数別内訳 …… 46
３－１－11表　受審人の年齢の推移 …… 47
第２節　高等海難審判庁（第二審）における審判
３－２－１表　審判事務取扱状況 …… 54
３－２－２図　第二審請求者の状況 …… 54
第３節　海事補佐人制度
３－３－１表　海事補佐人登録者数 …… 55
３－３－２表　事件種類別補佐人選任状況 …… 56
第4章　裁決に対する訴えの提起状況
第２節　訴えの提起があった事件の状況
４－２－１表　訴訟事務取扱状況 …… 58
第5章　海難の原因
第２節　地方海難審判庁（第一審）の裁決における海難原因
５－２－１表　事件種類別海難原因分類 …… 60
５－２－２図　衝突事件の海難原因 …… 61
５－２－３図　海上衝突予防法の適用航法等別分類 …… 62
５－２－４表　主機の整備・点検・取扱不良による損傷状況 …… 64

用語・略語の説明

海　難

海難審判法では、次のように定義している。

〔海難の発生〕

第２条　次の各号に該当する場合には、この法律による海難が発生したものとする。

１　船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。

２　船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき。

３　船舶の安全又は運航が阻害されたとき。

すなわち、１号は「物の損傷」、２号は「人の死傷」、３号は「それ以外の海難」を規定している。

船　舶

海難審判法の対象となる船舶は、水上輸送の用に供する船舶のすべてである。自力航行できる船舶はもちろん、推進機関を有しないものも含まれ、船舶の種類、大小を問わない。しかし、海洋性レジャーに使用されるサーフボード、セールボード、水上スキー等は船舶とみなさないこととしている。

水　域

海難審判法が適用される水域は、世界の全水域である。

すなわち、日本国内の河川・湖沼や我が国の領海内で海難が発生すれば、日本船舶のみならず外国籍船舶（公用船等の治外法権を有するものは除く。）にも適用され、公海、外国の領海、外国の河川では、日本船舶のみ適用される。

海難の種類（事件種類）

海難の態様は、多種多様であるが、海難の種類としては、次のように分類している。

衝　　突…船舶が、航行中又は停泊中の他の船舶と衝突又は接触し、いずれかの船舶に損傷を生じた場合をいう。

衝突(単)…船舶が、岸壁、桟橋、灯浮標等の施設に衝突又は接触し、船舶又は船舶と施設の双方に損傷を生じた場合をいう。

乗　　揚…船舶が、水面下の浅瀬、岩礁、沈船等に乗り揚げ又は底触し、喫水線下の船体に損傷を生じた場合をいう。

沈　　没…船舶が海水等の浸入によって浮力を失い、船体が水面下に没した場合をいう。

転　　覆…荷崩れ、浸水、転舵等のため、船舶が復原力を失い、転覆又は横転して浮遊状態のままとなった場合をいう。

遭　　難…海難の原因、態様が複合していて他の海難の種類の一に分類できない場合、又は他

の海難の種類のいずれにも該当しない場合をいう。

行方不明…船舶が行方不明になった場合をいう。

火　　災…船舶で火災が発生し、船舶に損傷を生じた場合をいう。
ただし、他に分類する海難の種類に起因する場合は除く。

爆　　発…積荷等が引火、化学反応等によって爆発し、船舶に損傷を生じた場合をいう。

機関損傷…主機、補機が故障した場合、又は燃料、空気、電気等の各系統が損傷した場合をいう。

属具損傷…船体には損傷がなく、船舶の属具に損傷を生じた場合をいう。

施設損傷…船舶が船舶以外の施設と衝突又は接触し、船舶には損傷はないものの、当該施設に損傷を生じた場合をいう。

死 傷 等…船舶の構造、設備又は運用に関連し、乗組員、旅客等に死傷又は行方不明を生じた場合をいう。ただし、他に分類する海難の種類に起因する場合は除く。

安全阻害…船舶には損傷がなかったが、貨物の積み付け不良のため、船体が傾斜して転覆等の危険な状態が生じた場合のように、切迫した危険が具体的に発生した場合をいう。

運航阻害…船舶には損傷がなかったが、燃料・清水の積み込み不足のために運航不能におちいった場合のように、船舶の通常の運航を妨げ、時間的経過に従って危険性が増大することが予想される場合をいう。

船舶の種類（船種）

旅 客 船…定期旅客船、カーフェリー、連絡船等、主として旅客の運送に従事する船舶で、旅客定員が12人を超えるものをいう。

貨 物 船…コンテナ船、自動車運搬船、砂利運搬船等、主として貨物の運送に従事する船舶をいう（油送船を除く）。

油 送 船…原油タンカー、ナフサタンカー、ＬＰＧ船等、油類（原油、石油精製品及びＬＰＧ等）の運送に従事する船をいう。

漁　　船…漁ろう船、さけ・ます母船、漁獲物運搬船等、漁船法第２条第１項第１号から第３号までに定める船舶をいう。

その他の船種としては、引船、押船、作業船、はしけ、遊漁船、プレジャーボートなどがある。なお、プレジャーボートとは、モーターボート、水上オートバイ、ヨット等、海洋性レジャーに使用される船舟類の総称として使用している。

トン数

総トン数をいう。

重大海難事件

海難事件のうち、原因が複雑な事件、規模が大きい事件又は社会的な影響が大きい事件であって、迅速かつ重点的な処理を要するため、海難審判理事所長又は地方海難審判理事所長が指

定したものをいう。

略　　語

法……海難審判法
審判官……海難審判庁審判官（地方海難審判庁及び高等海難審判庁に置かれる。）
理事官……海難審判庁理事官（地方海難審判理事所及び海難審判理事所に置かれる。）
　　及び海難審判庁副理事官（地方海難審判理事所に置かれる。）
地方審判庁……地方海難審判庁（同支部を含む。）
地方理事所……地方海難審判理事所（同支所を含む。）
申立事件……審判開始の申立が行われた事件
審判事件……審判に係属している事件
裁決事件……裁決が行われた事件
第二審請求事件……第二審が請求された事件

海難審判の概要

第１節　海難審判の目的とその手続

１　海難審判の目的

海難審判の目的は、海難審判法（昭和22年法律第135号）第１条に規定されているとおり、海難の原因を審判によって明らかにし、その発生の防止に寄与することである。

また、審判の結果、海難が海技従事者又は水先人の故意又は過失によって発生したものであるときは、その者に対して懲戒の裁決をしなければならず、それ以外のものが原因に関係のある場合には、勧告をすることができる。

海難審判は、その対象を「海難」としているところから、海難によって乗組員全員の生命が失われるなど、海難に直接かかわった者のいない場合であっても原則として行われる。

２　海難審判の手続

海難は、人の故意又は過失のみならず、船員に対する労働条件、船体・機関の構造、港湾・水路の状況、気象・海象等の自然力等の要因が複合して発生することが多く、また、海上における事故は物的証拠や状況証拠も乏しい場合が多いことから、その実態を把握し、原因を究明することが困難であることが多い。更に、海技免状受有者等の懲戒については、これらの者に権利の制限を加えるものであるため、慎重を期し、公正を保障する必要があることから、海難審判の手続に準司法手続を採用している。

(1) 海難の調査と審判開始の申立

海難が発生したことを自ら、あるいは管海官庁（地方運輸局、海運支局等）の報告等により認知した理事官は、直ちに事実の調査と証拠の集取を開始する。理事官は、海難関係人に対する質問や船舶の検査、帳簿書類その他の証拠物件の集取等を行い、その結果、同種海難の再発防止のため審判に付すべきものと認めたときは、地方海難審判庁に審判開始の申立（審判請求）を行う。審判は審判開始の申立がない限り開始されない。

また、審判開始の申立を行うにあたり、理事官は、海技従事者や水先人の職務上の故意又は過失によって海難が発生したと認めたときは、それらの者を「受審人」に指定し、それ以外の者で原因に関係があると認めたものを「指定海難関係人」に指定する。

この審判の請求権は理事官にのみ与えられたものであるが、海難について利害関係を有する者は、理事官に審判開始の申立を請求することができる。

(2) 審判及び裁決

理事官から審判開始の申立がなされると、事件は地方海難審判庁で審判されることとなる。審判は、審判廷において、専門の知識と経験を有する審判官３人の合議体（原因の探究が特に困難な事件には、学識経験者２人を参審員として合議体に加える。）により、理事官、受審人、指定海難関係人、補佐人及び書記等が出席して行われ、理事官と受審人等の当事者が対立する対審の形式をとり、公開主義、口頭弁論主義、証拠審判主義、自由心証主義等が採用されている。また、審判を行うについては、審判官の職権の独立が定められている（一般的にこの様な手続が準司法手続といわれる。）。

この様な手続によって審判が行われ、海難が前述のような要因に、どのようにかかわって発生したかについて審理し、裁決をもって、その原因を明らかにする。

審判の結果、海難が受審人の故意又は過失によって発生したときは裁決をもって懲戒し、指定海難関係人に原因があるときは勧告する旨の裁決をする。懲戒には、海技従事者又は水先人の「免許の取消」、１か月以上３年以下の「業務の停止」及び「戒告」の３種類がある。

(3) 第二審及び提訴

受審人等が地方海難審判庁の言渡した裁決に対して不服がある場合には、裁決言渡の日から７日以内に、高等海難審判庁に対して第二審の請求をすることができる。第二審の請求があった事件については、高等海難審判庁において、審判官５人の合議体（原因の探究が特に困難な事件には、学識経験者２人を参審員として合議体に加える。）で、地方海難審判庁と同様の審判手続による審判が行われる。

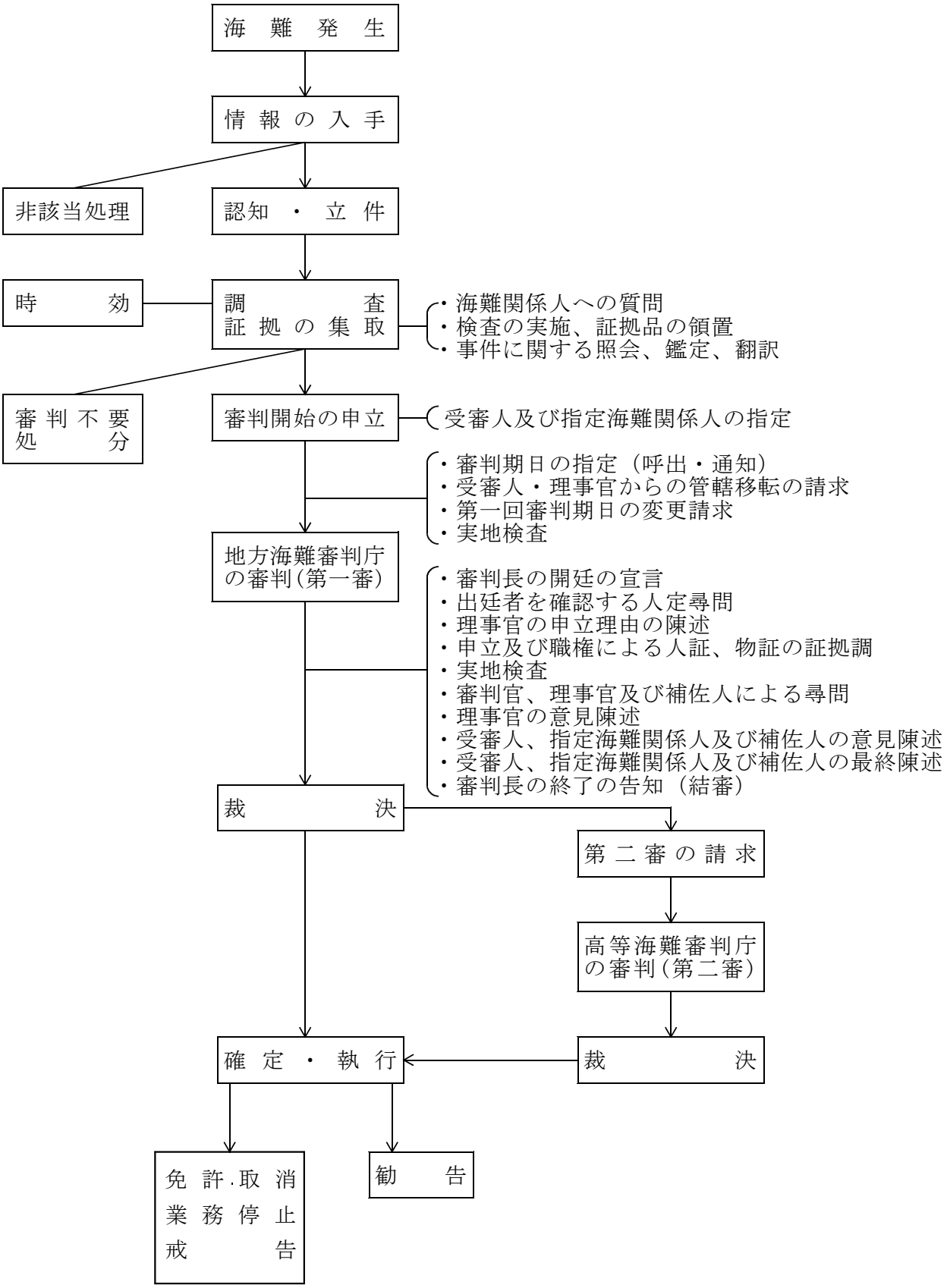
高等海難審判庁の裁決に対しては、裁決言渡の日から30日以内に、東京高等裁判所へ裁決取消の訴えを提起することができる。

(4) 裁決の執行

地方海難審判庁の言渡した裁決は、第二審の請求がない限り、言渡した日から７日を経過すると確定する。受審人を懲戒する旨の裁決が確定したとき、理事官は直ちにこれを執行する。このうち、免許の取消又は業務停止については、受審人に海技免状等の提出をさせて執行するが、免許取消の場合、海技免状等を運輸大臣に送付し、業務停止の場合、期間満了の後に本人にその海技免状等を還付する。なお、受審人が海技免状等を差し出さないときは、理事官は、その免状の無効を宣して官報に告示する。

また、指定海難関係人に対して勧告をする旨の裁決が確定したときは、審判長が勧告書を作成して理事官に交付し、理事官は、その勧告書をその指定海難関係人に送付するとともに、勧告書の全文又は要旨を官報及び新聞に掲載する。なお、勧告を受けた指定海難関係人は、その勧告を尊重し、努めてその趣旨に従い必要な措置をとらなければならないこととされているが、裁決言渡の日から１か月以内に理事官に弁明書を差し出し、その公示を求めることができる。

海難審判の手続図



＊　高等海難審判庁の裁決に対しては、東京高等裁判所へ裁決取消の訴えを提起することができ、東京高等裁判所の判決に対しては、最高裁判所へ上告することができる。

第２節　海難審判庁の現状

１　組織と管轄区域

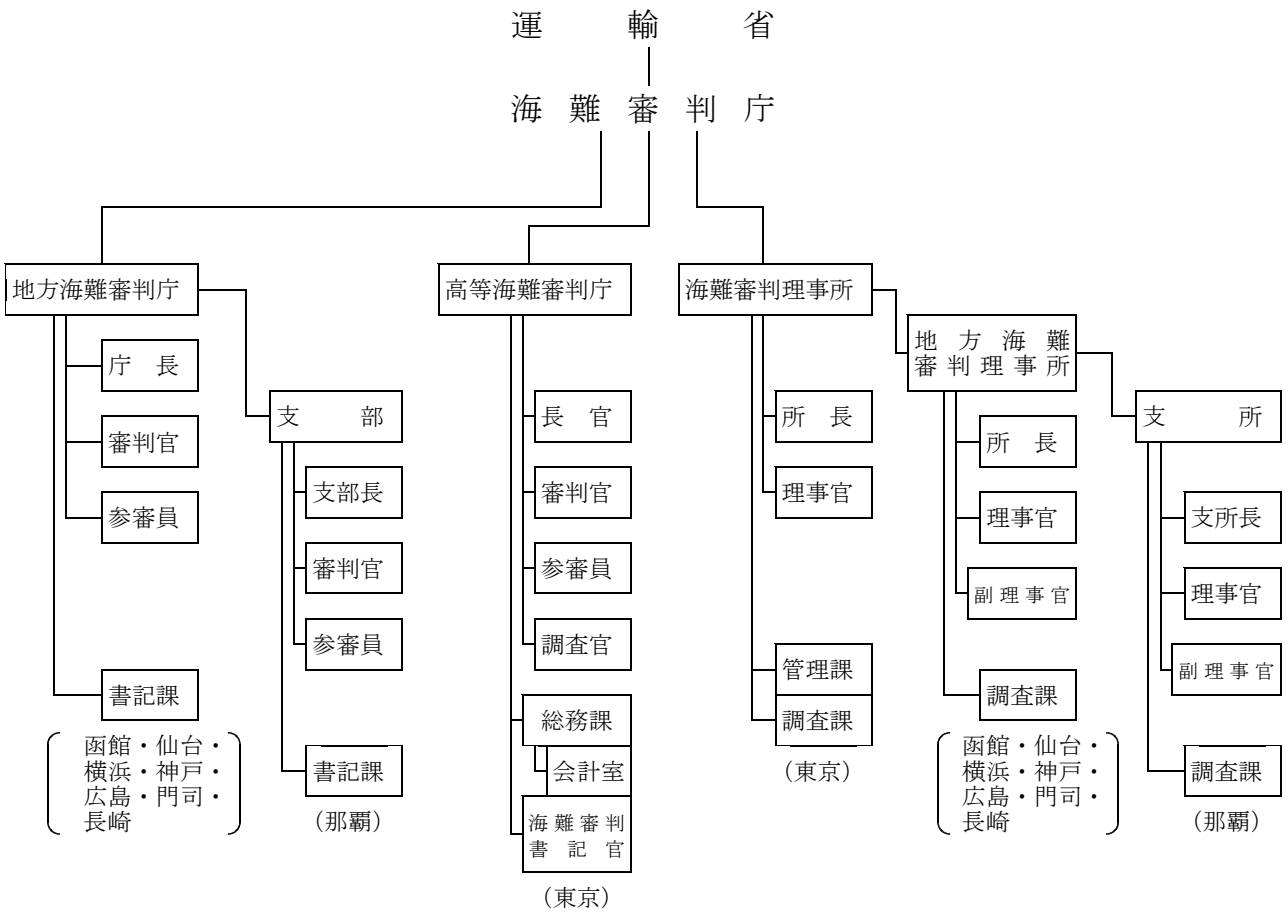
(1) 組　織

海難審判庁は、海難の審判に関する行政事務を一体的に遂行する国の行政機関であり、昭和23年２月海難審判法の施行に伴い、海難審判所として発足し、その後24年６月運輸省設置法の施行により、名称を海難審判庁に改めるとともに、運輸省の外局となって現在に至っている。

海難審判庁は、第一審を担当する地方海難審判庁及び第二審を担当する高等海難審判庁並びに理事官の事務を統轄する海難審判理事所によって構成されている。

高等海難審判庁は東京に、地方海難審判庁は函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司及び長崎に置かれ、那覇には門司地方海難審判庁の支部が置かれている。また、海難審判理事所は東京に置かれ、その事務を分掌させるために地方海難審判理事所が各地方海難審判庁の所在地に、那覇には門司地方海難審判理事所の支所が置かれている（下図）。

海難審判庁組織一覧図

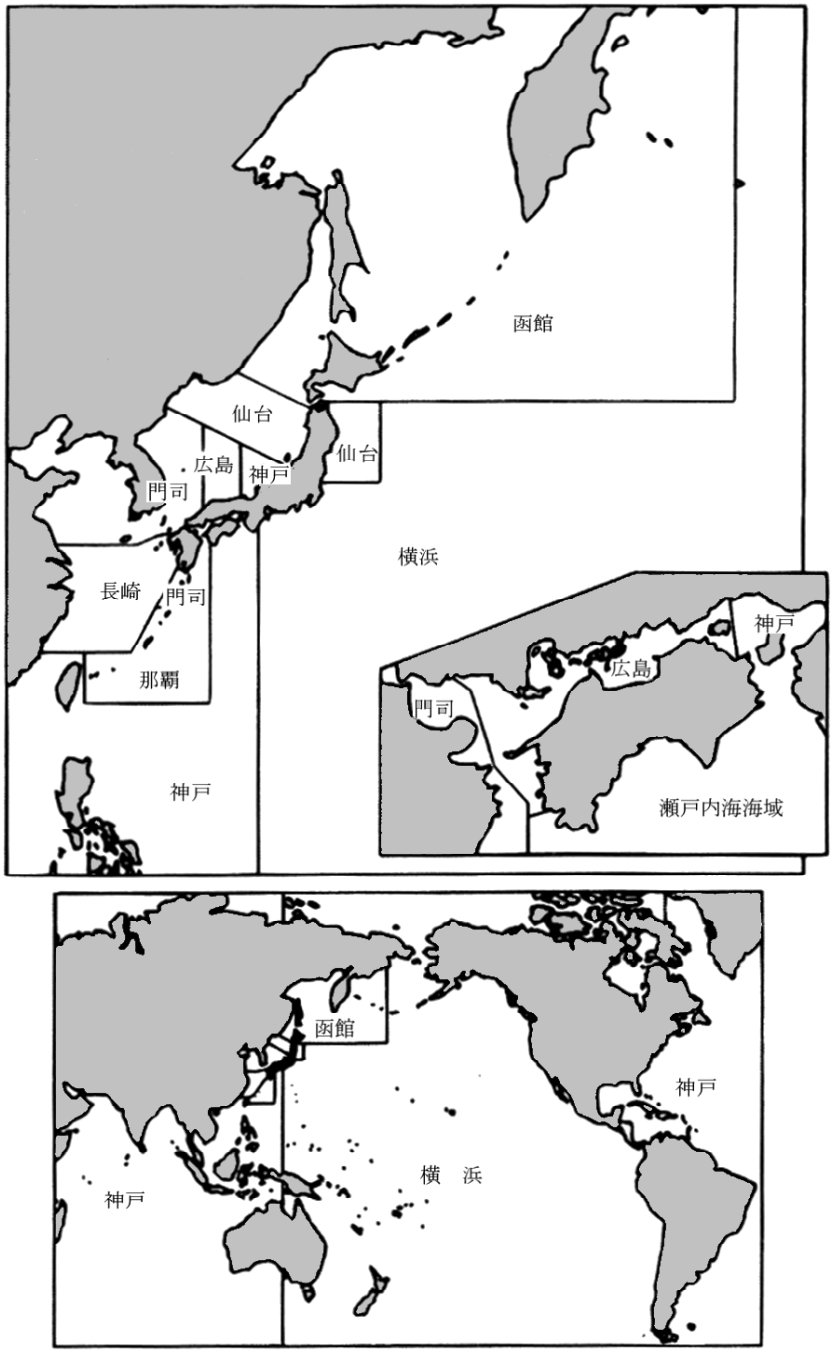


(2) 管轄区域

海難審判法は、全世界の水域で発生した日本船舶の海難を対象としていることから、三重県と和歌山県の県境である新宮川口を通過する子午線（東経136度1分30秒）及び西経70度の子午線で世界を二分し、太平洋側は横浜地方海難審判庁の、インド洋・大西洋側は神戸地方海難審判庁の管轄区域として大きく分け、さらに、日本近海においてそれぞれの地方海難審判庁の管轄区域を定めている。海難事件の管轄は、原則として海難の発生した地点を管轄する地方海難審判庁に属する。

また、地方海難審判理事所の理事官は、その所在地を管轄する地方海難審判庁の管轄区域において職務を行う（下図）。

地方審判庁管轄一覧図



２　予算と定員

(1) 予　算

海難審判庁の平成11年度の予算は、25億94百万円であり、その大部分は、人件費と一般事務費となっているが、原因の探究が困難な海難事件の審判に参加する参審員に支給する非常勤職員手当、出廷した証人等に支給する証人等旅費及び各種の鑑定や翻訳等に要する事件処理経費などが計上されているのが特徴である。

特に平成11年度においては、ガス爆発等の危険が伴う油送船、LPG船等危険物積載船の海難事故調査への対応として、船内における検査を安全に実施するための機器等の導入経費及び海難調査にかかる国際協力を積極的に推進するために開催される国際会議（第８回国際海難調査官会議）開催経費が新規に計上されている。

海難審判庁は、今後も予算の効率的な執行に努めるとともに、国際化、多様化するであろう海難事故に迅速に対応するための事件処理経費の確保に努めることとしている。また、情報化の進展に対応した情報処理システム（行政情報ネットワークシステム等）の整備を図り、積極的に業務の合理化、効率化を推進することとしている。

(2) 定　員

海難審判庁の定員は、平成11年度において２人削減したため、11年度末において245人であり、これを組織別にみると、高等海難審判庁42人、地方海難審判庁104人、海難審判理事所17人、地方海難審判理事所82人となっている。

職員としては、高等海難審判庁長官ほか審判官53人、理事官50人(うち副理事官９人)、事務官141人で構成している。

なお、審判官及び理事官については、その職務の専門性と特殊性から、任命資格が海難審判法施行令に定められている。事務官については、理事所において理事官の業務を補助する者を調査事務官として、審判庁において審判に関する書類の作成等の事務を行う者を海難審判庁書記として、それぞれ補職されることとなっている。

近年の多様化し、複雑化する海難の実態に対応して、的確に海難原因を究明し、海難の再発防止に寄与するため、海難審判庁としては、今後も、適正な職員数を確保していく必要があるとともに、行政組織等の合理化、効率化を図ることとしている。

特集　裁決からみた10年間の海難

平成２年から１１年までに地方海難審判庁が言渡をした裁決１０年分（事件数　８，０５２件、船舶数　１１，９３３隻）から、海難の傾向等をとりまとめることとした。

特に今回は、海難の原因が海技従事者や水先人以外の法人や私人にもあるとして理事官から指定海難関係人として指定され、裁決では、事故後改善措置がとられたなどとして勧告されなかったものの、海難原因と指摘された法人等にスポットをあて、それらの原因を探ってみた。

また、その他に、最近増加傾向にあるプレジャーボート海難及び我が国の審判の対象となった外国籍船についても、その海難の傾向等を分析することとした。

１　海難原因と指摘された法人等の状況

海難原因があると指摘された法人等を、船会社・荷役会社等、造船・造機会社等及び国・公共機関等の三者に分け、それらの海難原因を下表に示した。これによると、海難原因があると指摘されたのは、造船・造機会社等が１４０原因（約５５％）と最も多く、その内容は、製造、整備における品質管理、作業管理の不十分などが多くなっている。

次いで、船会社・荷役会社等が１１１原因（約４３％）で、配乗の不適切や運航管理における指導不十分などが目立っている。

また、国・公共機関等は、６原因（約２％）となっている。

海難原因と指摘された法人等の状況

法　　人　　等	内　　訳	
船会社・荷役会社等　（１１１原因）	（１）船舶関係	２７原因
	（２）船員・陸員関係	５３原因
	（３）旅客・貨物関係	３原因
	（４）運航関係	２８原因
造船・造機会社等　（１４０原因）	（５）船体関係	１３原因
	（６）機関関係	１０９原因
	（７）設備関係	１４原因
	（８）性能関係	４原因
国・公共機関等　（　６原因）	（９）港湾関係	１原因
	(10) 航海補助関係	５原因
合　　計		２５７原因

なお、裁決書から内訳別にいくつかの事例を選び、以下のとおり示す。

（１） 船舶関係

① 船会社（船舶所有者）が、復原性能に対する配慮不十分で、管海官庁に無断で満載喫水線の表示を上方に移動し、車両が過載されるのを容認していたため転覆した。［転覆事件］

② 船会社（船舶所有者）が、シアン化水素ガスにより船内のくん蒸を行う際、監視員を置かず、乗組員が立ち入るのを防止しなかったため死傷を生じた。［乗組員死傷事件］

③ 船会社（船舶所有者）が、居住室を増設したのち所定の検査を受けなかったため、乾舷が著しく減少し、かつ、頭部過重気味の状態で航行中沈没した。［沈没事件］

（２） 船員・陸員関係

① 船会社（船舶所有者）が、法定職員である機関長を乗船させなかったため、主機の点検が不十分となり、運航不能となった。［運航阻害事件］

② 船会社（船舶所有者）が、船長を休暇付与のため下船させた際、適正な乗組員の配乗を行わず、有効な海技免状を受有しない者を操船指揮にあたらせたため衝突した。［衝突事件］

③ 船舶保管業者が、清水タンクに誤って補給した燃料油のガソリンを抜き取るにあたり、ガソリンガスの混合気体の存在する室内でポータブル電動渦巻ポンプの電線をバッテリー端子に接続したため火災となった。［火災事件］

（３） 旅客・貨物関係

① 船会社（船舶所有者）が、荒天航行時、旅客に危険を及ぼさない程度まで大幅に減速する措置をとるよう指導を十分に行っていなかったため旅客が負傷した。［旅客負傷事件］

② 船会社（船舶所有者）が、運航管理者として高速旅客船の運航を管理する際、乗組員に対し、荒天航行時における旅客の安全確保についての指導を十分に行っていなかったため旅客が負傷した。［旅客負傷事件］

③ 荷主が、散水調湿した亜鉛滓の船舶輸送を委託する場合、危険物船舶運送及び貯蔵規則に定められた取扱等を遵守せず、ばら荷姿のまま出荷したため爆発した。［爆発事件］

（４） 運航関係

① 船会社（船舶所有者）が、一般旅客定期航路事業に従事し運航基準を作成する際、出入港については単に防波堤に接近してから出入りすることとし、往・復路のそれぞれの航路に沿って出入港することとしなかったほか、視界制限状態における運航基準において視程を細分して規定したものの、短時間の航路だからとして気象情報の入手や提供を行わず船長の判断のみに任せていたため衝突した。［衝突事件］

② 競技責任者として水上オートバイレースの運営にあたる際、各係員に対し、レース参

加者の資格確認及び競技コースに関する各指導を十分に行わなかったため衝突した。［衝突事件］

③　建設工事会社が、人工島建設工事において、護岸の一部が水面下にあり、同護岸上の横断が規制されている水域で土砂の運搬に従事する船の運航を管理するにあたり、前もって入手していた同水域の水深に関する情報を伝達しなかったため乗揚げた。［乗揚事件］

（５）　船体関係

①　造船所が、基本設計で煙突、マストの材質をアルミ合金としていたのを鋼製にするなど建造中に数々の重心位置に影響を与える仕様変更を行ったが重心位置移動について検討せず、また、安全性を重視して復原性試験を要求した船主側の要望にもこたえず、さらに特殊な用途の船で類似船の建造実績も少なかったのに簡便な方法で重心位置を決め、復原性が十分でないまま建造され遭難した。［遭難事件］

②　造船所が、冷凍貨物倉内壁鋼板の切替工事にあたる際、同内壁裏側には断熱材として可燃性の硬質ウレタンホームが充填されていたのであるから、火気を使用するときには作業環境を確認して、同ウレタンホームの露出する開口部に不燃材の覆いをするなど、火気作業の安全対策を作業責任者に対して厳重に指示しておかなかったため火災となった。［火災事件］

③　造船所が、建造の際、波浪の甲板冠水についての検討を十分に行わず、客室前部窓に甲板冠水の影響を考慮した強度のガラスを使用しなかったため、高波に船首が突込んだ際、窓ガラスが瞬時に圧壊し、海水が客室内に流入して遭難した。［遭難事件］

（６）　機関関係

①　造機会社の品質保証部が、機関組立時の品質管理を行う場合、主軸受ボルト締め付け作業不備の有無についての確認が行われないまま出荷されることがないよう、定期的に開催される製造品質会議などにおいて、機関組立に従事する作業員に対し適切な指導及び教育を行い、また、機関組立作業標準書及び組立チェックシートに不備な記載がある場合、すみやかに改定して機関組立時の品質管理が十分に行われるようにしなかったため機関損傷となった。［機関損傷事件］

②　造機会社が、主機の開放整備に際し、部下作業員に連接棒の組立作業を行わせるにあたり、連接棒ボルトが片締めとならないよう、肌付き、本締めともクランク室の両側から連接棒ボルトを左右均等に適切に締め付けるなどの具体的な指示を行わなかったため機関損傷となった。［機関損傷事件］

③　造機会社が、担当技師に工事打ち合わせを行わせる場合、船側及び下請けの責任者に作業現場の状況及び工事箇所の説明を十分に行うよう指示しなかったほか、日頃から安全作業基準の周知徹底を図らなかったため、ガス切断器の火が熱媒体油に引火して火災となった。［火災事件］

（７） 設備関係

① 機器製造者が、ダイヤル式遠隔操縦装置の操舵ダイヤルを下請け業者に発注して製造させた際、製品の検査を十分に行わなかったため、ウイング操作盤に組み込まれた工作不良の同操舵ダイヤルのストッパが機能せず、防波堤に衝突した。［防波堤衝突事件］

② 造船所が、油送船の非防爆区域として設計された甲板倉庫に外気圧送形式のガスフリーファンを設置する際、設計図に示された外気の吸入管を同倉庫の外側に設けず、同倉庫のハッチを開けて外気を吸入する方式としたため、荷油倉のガスが甲板倉庫内に逆流して爆発した。［爆発事件］

（８） 性能関係

① リゾート会社が、乗船経験の少ない大型カタマラン艇を購入し、操縦特性についての資料が入手できない際、回航、ぎ装等あらゆる機会を利用して積極的に操縦特性についての情報把握に努めなかったため転覆した。［転覆事件］

② 造船所が、船舶所有者から航行中に船体が大傾斜した旨を告げられた際、建造者としてその原因について調査を行わなかったため転覆した。［転覆事件］

（９） 港湾関係

① 県の土木事務所が、所轄の港湾施設の維持管理にあたり、防波堤に関する情報収集対策が十分でなかったため、埋立地防波堤東端に設置した簡易標識灯が消灯している旨の情報が得られずにいたところ、航行中の船舶が同防波堤に衝突した。［防波堤衝突事件］

(10) 航海補助関係

① 埋立地の工事責任者が、一般船舶の航行しない防波堤付近において、作業上頻繁に通航する狭い水路の南側は水深が浅く、危険な箇所であったのに標識を設置せず、また、荒天となって同水路の通航に危険が伴う際、同水路の通航を必要とする作業を中止しなかったため乗揚げた。［乗揚事件］

② 町の管理下にある港内で、潜堤式離岸堤の存在が一般に周知されていなかったため、急患輸送船が同堤に向かう針路で進行して乗揚げた。［乗揚事件］

２　プレジャーボート関連事件

プレジャーボート関連事件で受審人として指定された者は、下表のとおり、合計９６８人であり、特に平成８年からは急激に増加している。

この９６８人の受有している海技免状を種類別にみると、比較的容易に取得できる四級小型船舶操縦士免状が４７７人（４９．３％）と最も多く、次いで一級小型船舶操縦士免状が４７３人（４８．９％）とこの両海技免状で全体の約９８％を占めている。

ちなみに、昨年「船舶職員法」の資格制度が改正（平成１１年５月２０日付施行）され、五級小型船舶操縦士免状が追加されたが、すでに現在（平成１２年８月）までに、五級小型船舶操縦士免状取得者の関連した海難を理事官は認識しており、海洋レジャーの普及に伴って、今後益々増加するものとみられる。

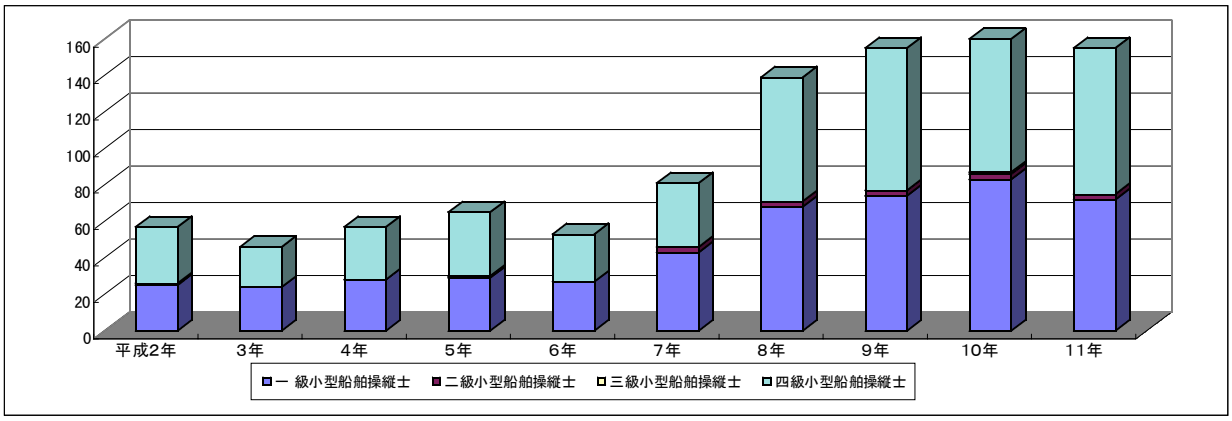
プレジャーボートで、楽しく海と親しむためには、「安全」に対しての細心の注意が必要と思われる。

また、これら海難の発生原因をみると、見張り不十分が最も多く指摘されているほか、操船・操機の不適切、衝突を避けるための措置不適切、音響信号不吹鳴、灯火・形象物の不掲揚、水路調査不十分、船位不確認、気象・海象に対する配慮不十分など人為的な要因が多く指摘されている。

プレジャーボート関連事件における免状種類別状況

（単位:人）

年 / 免状	平成2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	合計
一 級小型船舶操縦士	25	24	28	29	27	43	68	74	83	72	473
二級小型船舶操縦士	1			1		3	3	3	3	3	17
三級小型船舶操縦士									1		1
四級小型船舶操縦士	31	22	29	35	26	35	68	78	73	80	477
計	57	46	57	65	53	81	139	155	160	155	968



３　審判の対象となった外国籍船の状況

日本籍船が減少する傾向が続く近年の海運における構造変化に伴い、増加する外国籍船で、我が国の海難審判の対象となった外国籍船の状況は、下表のとおり、国籍別ではパナマ籍が最も多く、次いで韓国籍、中国籍、リベリア籍等となっている。また、これを年別にみると、平成５年、同１０年は減少したものの、年々増加の傾向を示している。

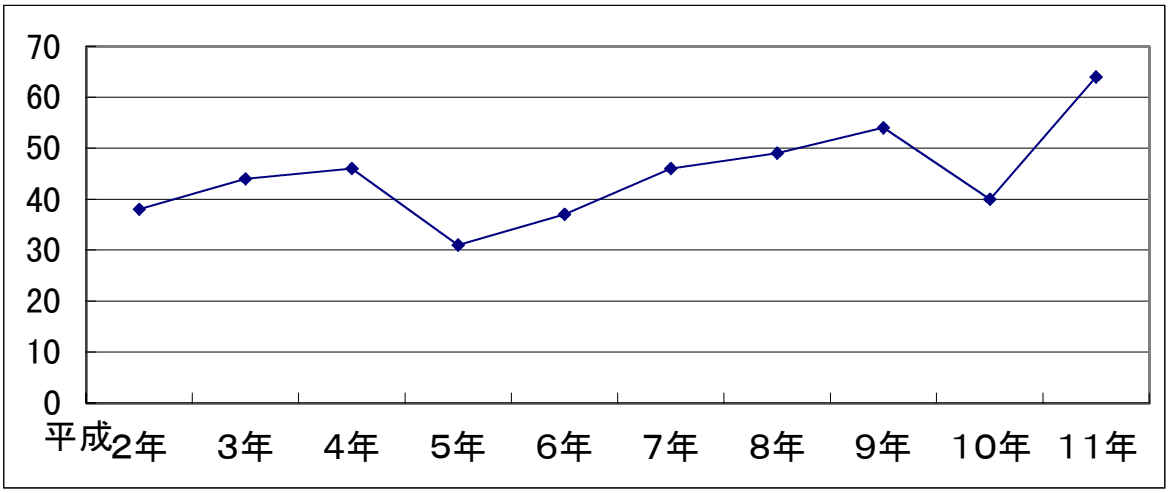
審判の対象となった外国籍船の状況（国籍別）

（単位：隻）

年／国籍	平成２年	３年	４年	５年	６年	７年	８年	９年	10年	11年	合　計
アメリカ						1	1			1	3
イギリス					1		1				2
インド		1	1					2			4
インドネシア	1		2		1				1	1	6
イタリア			1								1
エジプト										1	1
オランダ				1				1	1		3
韓国	5	10	4	7	1	11	5	2	5	7	57
ギリシア			1			1	1		3		6
シンガポール	1	1	1			1		2		2	8
スウェーデン					1	1					2
ロシア		1		1	1	2	1		5		11
台湾	1					1	2	2			6
中国		2	4	1	6	2	4	6	1	3	29
北朝鮮							1	1		1	3
ドイツ										1	1
ノルウェー		2	2				2	1			7
パナマ	14	15	13	11	16	12	19	21	15	31	167
バングラディシュ								1			1
フィリピン		3	2		2	2	3	2		1	15
香港	1						1				2
マレーシア	1	2	1			1		1			6
リベリア	4	3	6	1		3		1	4	4	26
その他	10	4	8	9	8	8	8	11	5	11	82
合　計	38	44	46	31	37	46	49	54	40	64	449

審判の対象となった外国籍船の状況（隻数推移）

（単位:隻）



また、審判の対象となった外国籍船の船種・事件種類別状況をみると、下表のとおり圧倒的に貨物船による衝突事件（７５．９％）が多く発生している。

外国籍船の船種・事件種類別状況

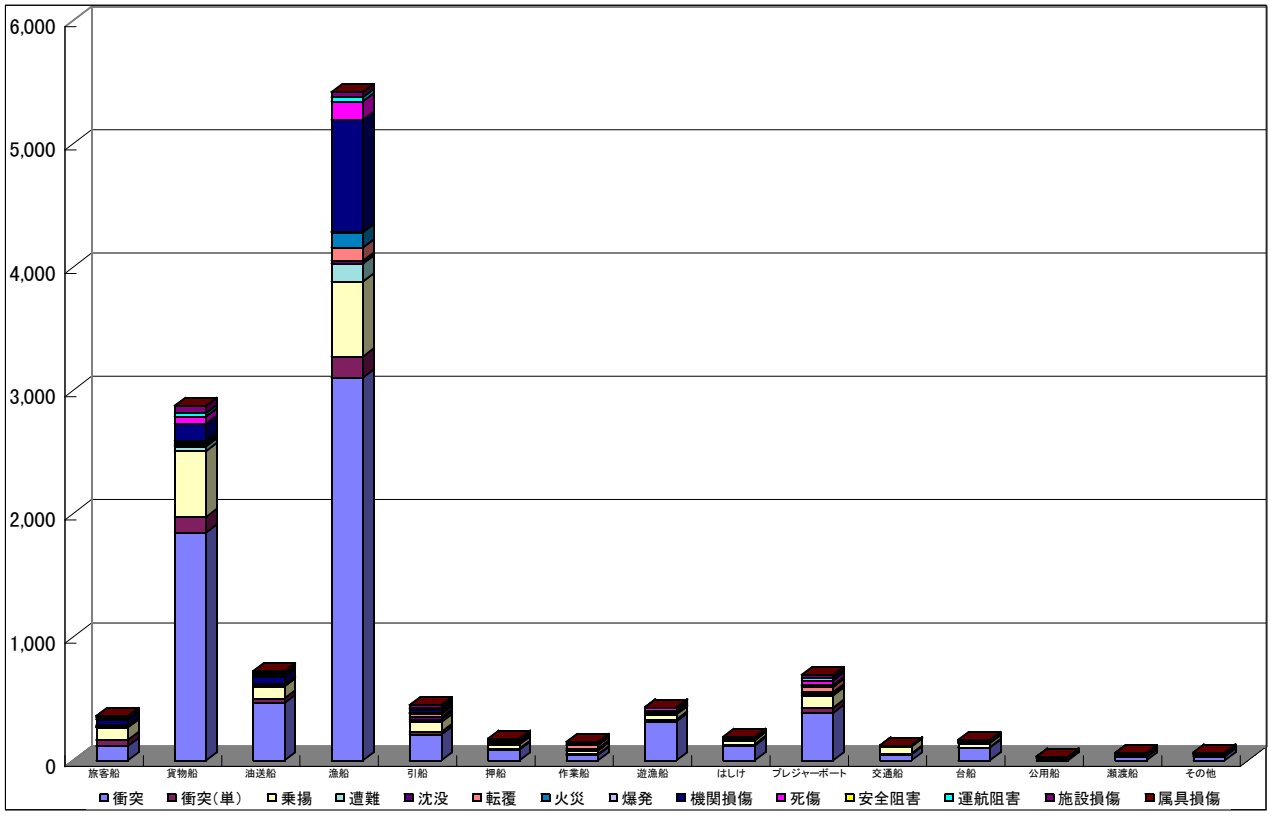
（単位:隻）

事件種別 / 船種	衝突	衝突（単）	乗揚	遭難	火災	爆発	機関損傷	死傷等	運航阻害	合計
旅客船	4	1	2							7
貨物船	341	6	23	2	1	1		1	1	376
油送船	26	1	2							29
漁　船	18		1				2	1	1	23
引　船				1						1
作業船	1		1							2
プレジャーボート	4	1								5
交通船			1							1
台　船	3		2							5
合　計	397	9	32	3	1	1	2	2	2	449

〔参考〕船種別・事件種類別の状況

（単位:隻）

船種＼事件種別	衝突	衝突(単)	乗揚	遭難	沈没	転覆	火災	爆発	機関損傷	死傷	安全阻害	運航阻害	施設損傷	属具損傷	合計	構成比(%)
旅客船	119	48	102	4		3	10		46	16		8	5		361	3.03%
貨物船	1,848	128	534	38	9	14	19	5	136	58	2	26	60		2,877	24.11%
油送船	467	38	96	10		2	6	3	56	18		13	17		726	6.08%
漁船	3,104	172	608	145	23	108	123	7	904	150	1	35	40	1	5,421	45.43%
引船	213	20	81	19	20	26	7	1	22	13		5	23		450	3.77%
押船	89	7	35	5	5	3	4	1	8	12		2	6		177	1.48%
作業船	46	8	26	5	11	29	2		1	14			9		151	1.27%
遊漁船	318	15	42	4	4	11	6		7	18		6	1		432	3.62%
はしけ	123	10	31	8	3	2	1		1	6			7		192	1.61%
プレジャーボート	386	43	98	15	12	43	9	2	7	34	1	18	25		693	5.81%
交通船	49	9	55	3		2	2		1	2		1			124	1.04%
台船	105	4	31	8	1	4				7		1	7		168	1.41%
公用船	16	2	8	2			2		3						33	0.28%
瀬渡船	27	3	18			6	2			6					62	0.52%
その他	34	8	8	1	1	5	1	1	2	1			4		66	0.55%
合計	6,944	515	1,773	267	89	258	194	20	1,194	355	4	115	204	1	11,933	100.00%
構成比(%)	58.19%	4.32%	14.86%	2.24%	0.75%	2.16%	1.63%	0.17%	10.01%	2.97%	0.03%	0.96%	1.71%	0.01%	0.00%	



第1章　海難の発生

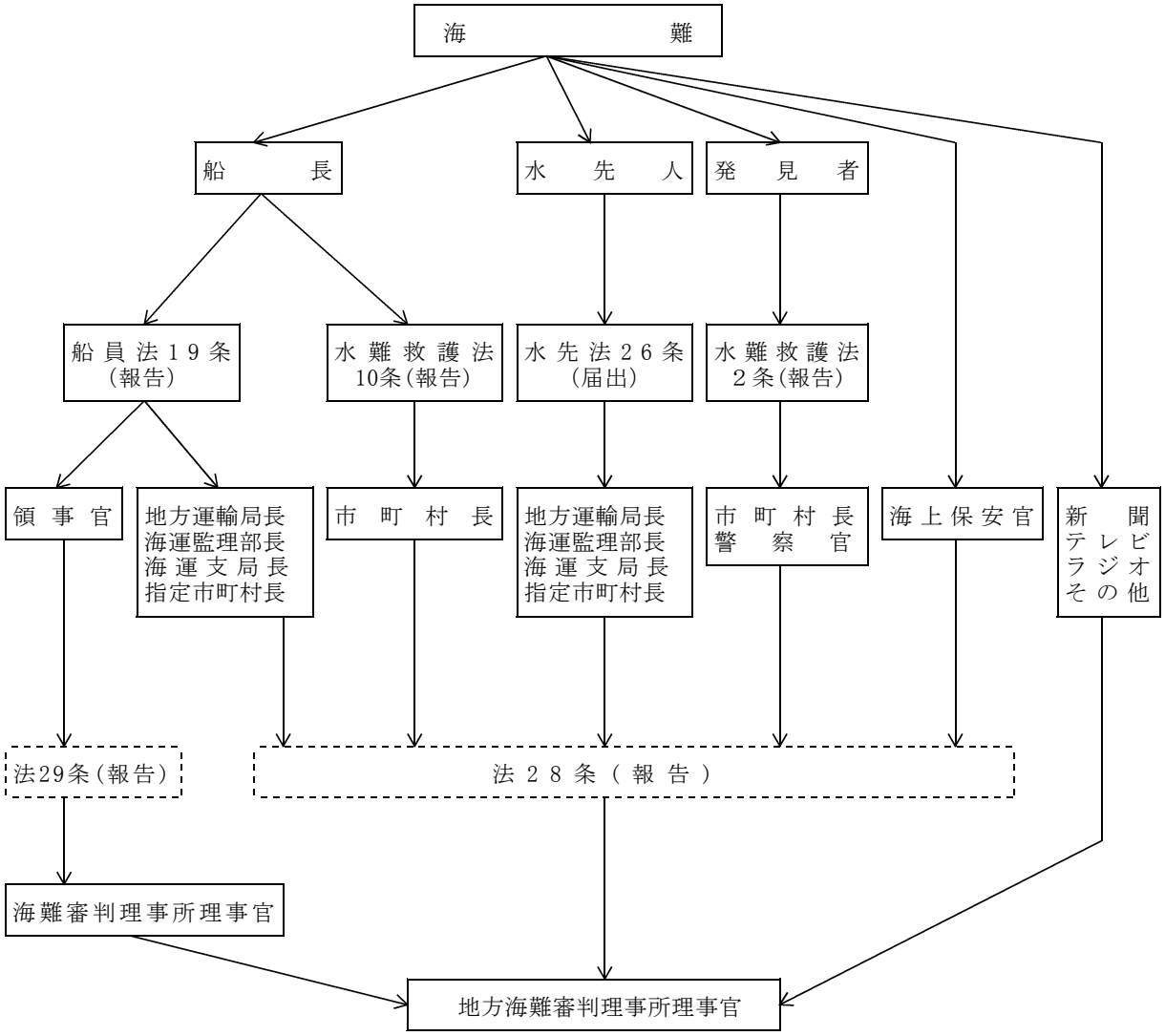
第1節　海難の認知

海上保安官、管海官庁、警察官及び市町村長並びに外国に駐在する領事官は、海難の事実があったことを認知したときは、理事官に報告しなければならないことになっている。理事官は直ちにその事実の調査を開始し、かつ、証拠を集取する。

また、理事官は、自ら新聞、テレビ等の報道などにより、海難を直接認知することもあり、海上保安官、管海官庁等からの報告とあわせて、我が国周辺水域はもちろん世界中の各水域で発生したものを広く認知することができる（1－1－1図）。

長崎県恵美須漁港

1－1－1図　海難認知の経路図



海難審判法（昭和２２年法律第１３５号）　抄

〔海難の発生〕

第２条　左の各号の一に該当する場合には、この法律による海難が発生したものとする。

１　船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。

２　船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき。

３　船舶の安全又は運航が阻害されたとき。

〔海上保安官等の報告義務〕

第２８条　海上保安官、管海官庁、警察官及び市町村長は、第２条各号の一に該当する事実があつたことを認知したときは、直ちに、これをその事務所の所在地を管轄する地方海難審判庁の所在地に駐在する理事官に報告しなければならない。

〔領事官の報告義務〕

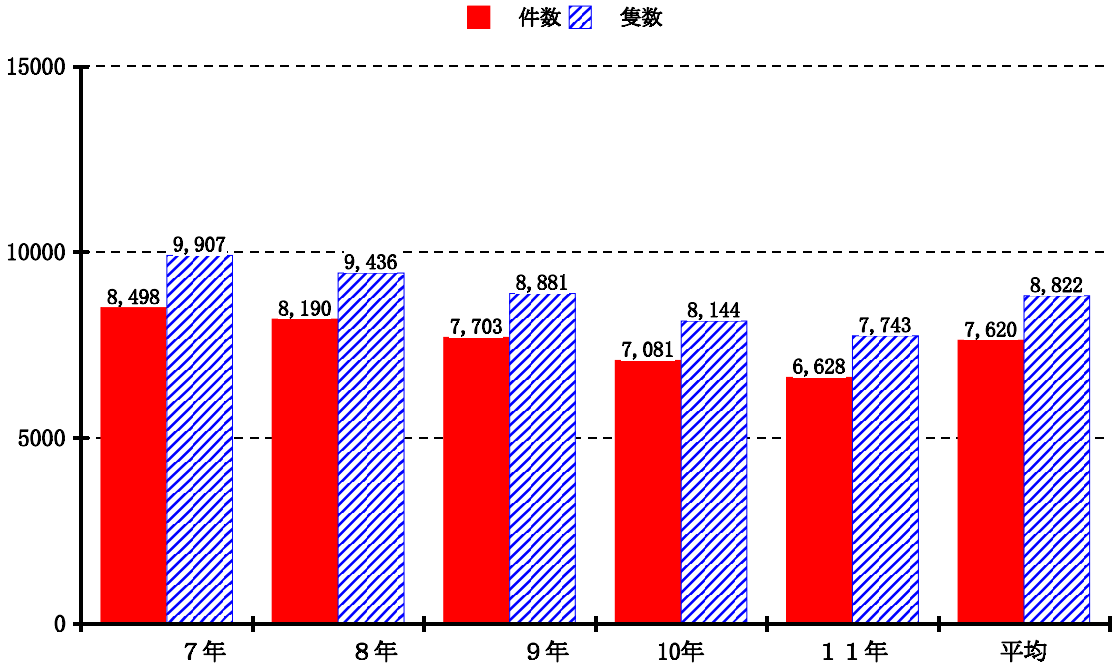
第２９条　領事官は、国外で第２条各号の一に該当する事実があつたことを認知したときは、直ちに、証拠を集取し、海難審判理事所の理事官に報告しなければならない。

第２節　海難の発生の動向

平成11年に発生した海難で、理事官が11年１月から12年３月までに認知した海難は 6,628件、7,743隻であり、前年に比べ件数で453件（6.4%）、隻数で401隻（4.9%）の減少であった。

過去５年間における件数及び隻数の推移をみると、減少傾向が続いている。なお、５年間の平均発生件数及び隻数は、7,620件、8,822隻である。

1－2－1図　発生件数及び隻数の推移



（注）１　海難が発生した場合、その報告が理事官へ到達するまでには相当の期間(平均2.0月）を要するものもあるので、たとえば、11年中に発生した海難であっても、翌12年３月までに報告されていないものは、11年中の海難として集計していない。以下同じ。

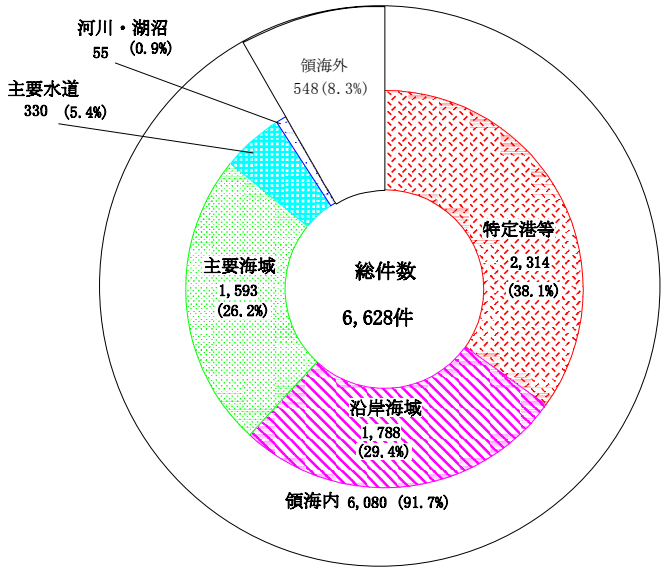
２　総隻数が総件数より多いのは、１件の海難で複数の船舶が関係する場合があるからである。以下同じ。

第３節　発生海難の分析

１　水域別からみた発生の状況

水域別の発生状況を領海内、領海外で大別してみると、領海内では6,080件（91.7%）、領海外では548件（8.3%）となっており、前年に比べ領海内が313件、領海外が140件といずれも減少している。

1－3－1図　水域別の発生件数



（注）１　特定港等とは、港則法施行令第２条に定める特定港（86港）及び特定港以外の港（花咲港、気仙沼港）をいう（資料編第１表）。
２　主要水道とは、主な水道（18水域）をいう（資料編第２表）。
３　主要海域とは、主要な湾及び灘等（17水域）で、上記１、２を除いた水域をいう（資料編第３表）。
４　沿岸海域とは、我が国の沿岸から12海里以内（国際海峡については３海里）の水域で、上記１、２、３を除いた水域をいう（資料編第４表）。

(1)　領海内における発生の状況

我が国の領海内での発生状況（6,080件）を、特定港等、主要水道、主要海域及び沿岸海域に分けてみると、特定港等が2,314件（38.1%）、沿岸海域が1,788件（29.4%）、主要海域が1,593件（26.2%）、主要水道が330件（5.4%）、河川・湖沼が55件（0.9%）となっている（1－3－1図）。

さらに、それぞれの水域別に分析すると次のとおりである。

ア　特定港等

特定港等における発生件数の内訳をみると、京浜港（東京区、川崎区、横浜区）の295件が最も多く、次いで大阪港182件、関門港（若松区、若松区外）154件、千葉港139件の順となっている。

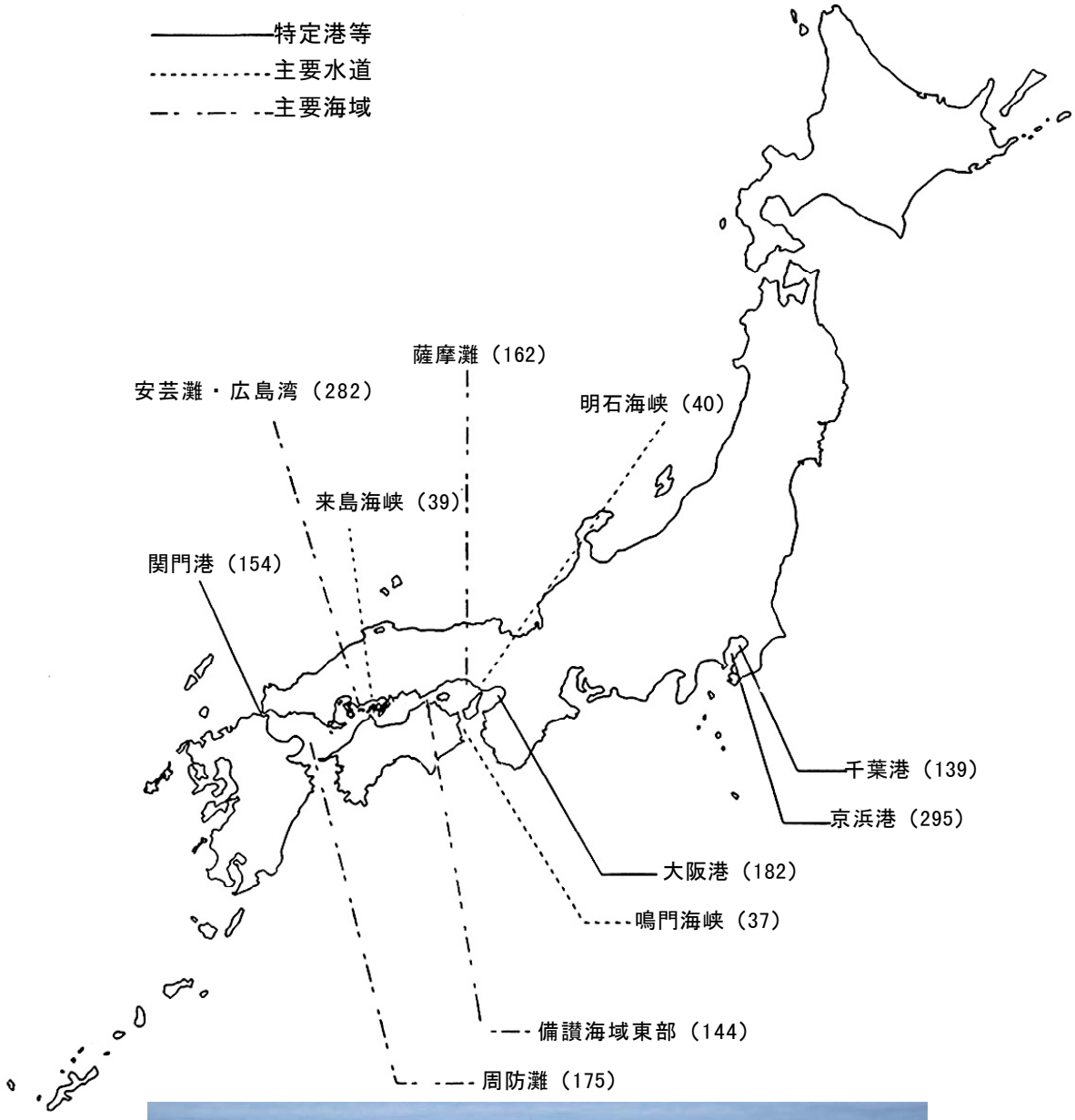
また、事件種類別では乗揚の479件、衝突（単）の460件が目立っている（資料編第１表）。

なお、資料編表中の計数上では遭難が最も多いが、これは理事官が海難を認知した時点で、その事件種類を特定できないものなどを含んでいることによる（以下同じ）。

よって、ここでは遭難を除外して分析している。

1－3－2図　特定港等、主要水道及び主要海域における主な発生状況

（件）



横浜ベイサイドマリーナ

イ　主要水道

主要水道における発生件数の内訳をみると、明石海峡の40件が最も多く、次いで来島海峡39件、鳴門海峡３７件の順となっている。

また、事件種類別では乗揚の78件、衝突の47件が目立っている（資料編第２表）。

ウ　主要海域

主要海域における発生件数の内訳をみると、安芸灘･広島湾の282件が最も多く、次いで周防灘175件、播磨灘162件、備讃海域東部144件の順となっている。

また、事件種類別では乗揚の463件、衝突の200件、衝突（単）の131件が目立っている（資料編第３表）。

エ　沿岸海域

沿岸海域における発生件数の内訳をみると、福岡県烏帽子島から鹿児島県坊ノ岬に至る水域の280件が最も多く、次いで千葉県野島埼から静岡県天竜川口に至る水域の235件が目立っている（資料編第４表、第５図）。

また、事件種類別では乗揚の320件、衝突の217件、衝突（単）の152件、機関損傷の125件が目立っている（資料編第４表）。

(2)　領海外における発生状況

我が国の領海外で発生した548件を、緯度及び経度を各40度毎に区分して分析してみると、赤道、北緯40度、東経120度及び同160度の線で囲まれた西太平洋水域の235件が最も多く、次いで北緯40度、同80度、東経120度及び同160度の線で囲まれた日本海北部、オホーツク海及び北太平洋水域の147件となっており、日本近海での発生件数が多い（資料編第６表、第７図）。

なお、これを事件種類別にみると、機関損傷の147件、衝突の76件が目立っている（資料編第６表）。

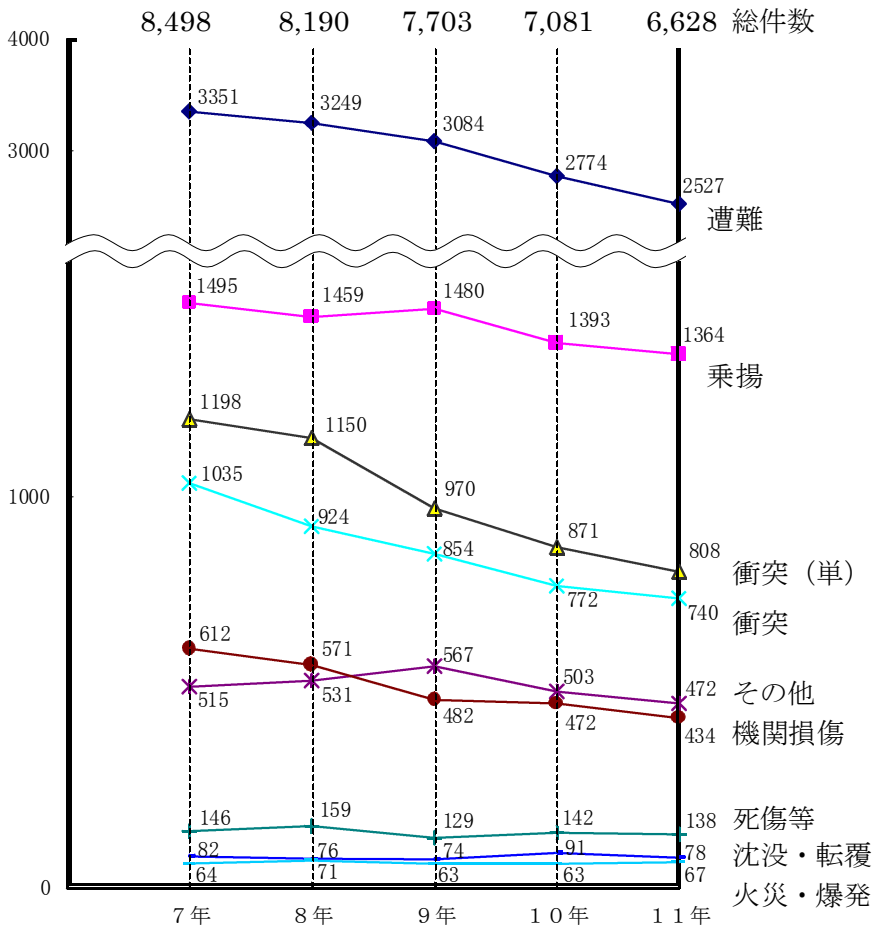
２　事件の種類別からみた発生の状況

発生の状況を事件種類別にみると、乗揚の1,364件（20.6%）、衝突(単)の808件(12.2%)、衝突の740件（11.2%）が目立っている（遭難は2,527件（38.1%)である。）（1－3－3図）。

また、事件種類を船舶の種類別にみると、衝突では漁船の468隻、貨物船の419隻、衝突(単)では貨物船の352隻、旅客船の201隻、乗揚では貨物船の844隻、機関損傷では漁船の264隻がそれぞれ目立って多い（資料編第９表）。

同様に事件種類別発生状況をトン数別にみると、衝突では20トン未満の448隻、衝突(単)では200～500トンの216隻、乗揚では200～500トンの530隻が目立っている(資料編第10表)。

1－3－3図　事件種類別の発生件数の推移



注１　遭難とは、海難の原因、態様が複合していて他の海難の一つに分類できない場合、又は他の海難のいずれにも該当しない場合をいい、大きく分類すると次表のとおりである。

分類・年	７年	８年	９年	１０年	１１年
浮流物接触	２，８６６	２，７６９	２，５８４	２，３３３	２，１８５
浸　　水	１４７	１２７	１７４	１５５	９９
係船・係岸	１１０	１１２	１４８	１０９	１２
上記以外	２２８	２４１	１７８	１７７	２３１
計	３，３５１	３，２４９	３，０８４	２，７７４	２，５２７

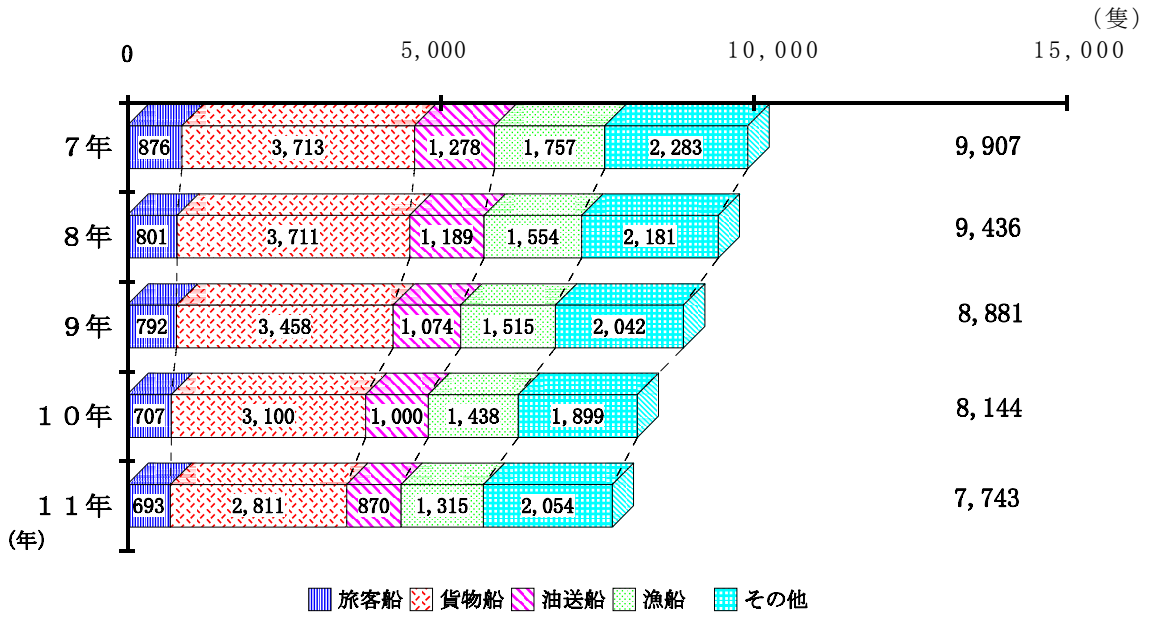
注２　その他とは、安全・運航阻害、施設損傷、属具損傷及び行方不明事件をいう。

３　船舶の種類別からみた発生の状況

発生の状況を主な船舶の種類別にみると、貨物船の2,811隻(36.3%)が最も多く、漁船の1,315隻(17.0%)、油送船の870隻(11.2%)、旅客船の693隻(9.0%)の順となっており、前年と比べると貨物船（前年3,100隻）で289隻減少しているのが目立っている（資料編第９表）。

なお、船舶の種類別の発生状況をトン数別にみると、旅客船では500～1,600トン、貨物船では200～500トン、油送船では500～1,600トン、漁船では20トン未満の船舶において最も多く発生している（資料編第10、11表）。

1－3－4図　船種別の発生隻数の推移



４　海難による死傷者等の状況

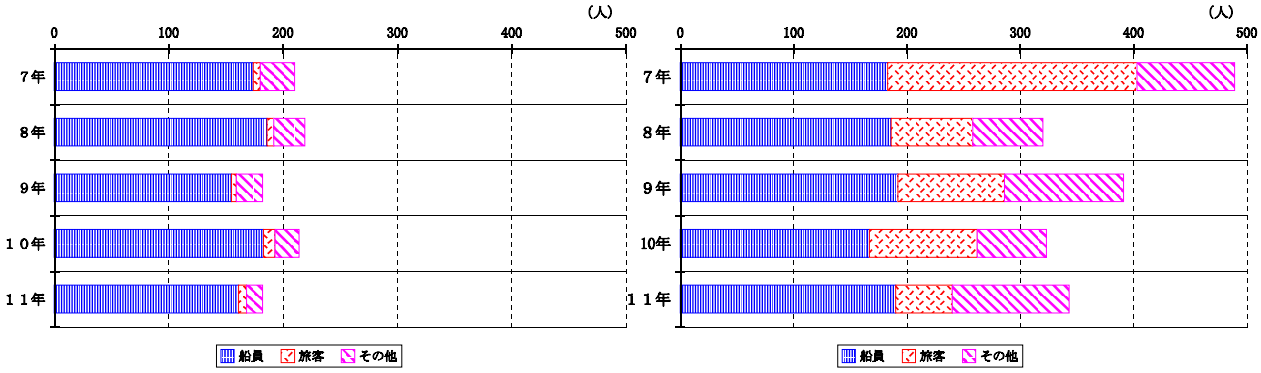
11年における死傷者等（死亡・行方不明・負傷者をいう。以下同じ。）は、総数で525人であり、前年（537人）に比べ12人減少した。そのうち、死亡・行方不明者数は、182人で前年（214人）よりも32人減少した。負傷者数は、343人で前年(323人)よりも20人増加しているが、そのうち旅客は50人で前年(95人)からほぼ半減した。

また、船員の死傷者等は351人で、総数の66.9%を占めている。このうち負傷者を除いた死亡・行方不明者にしぼってみると、合計182人のうち88.5%、161人を船員が占めている。

死傷者等の状況を事件種類別にみると、衝突の178人、死傷等の164人が目立ち、同様に船舶の種類別にみると、漁船の221人、プレジャーボートの121人が目立っている（資料編第13表、14表）。

1－3－5図　死傷者等の推移

死亡・行方不明者　　負傷者



	船員	旅客	その他	合計
7年	174	6	30	210
8年	186	6	27	219
9年	155	4	23	182
10年	183	10	21	214
11年	161	7	14	182

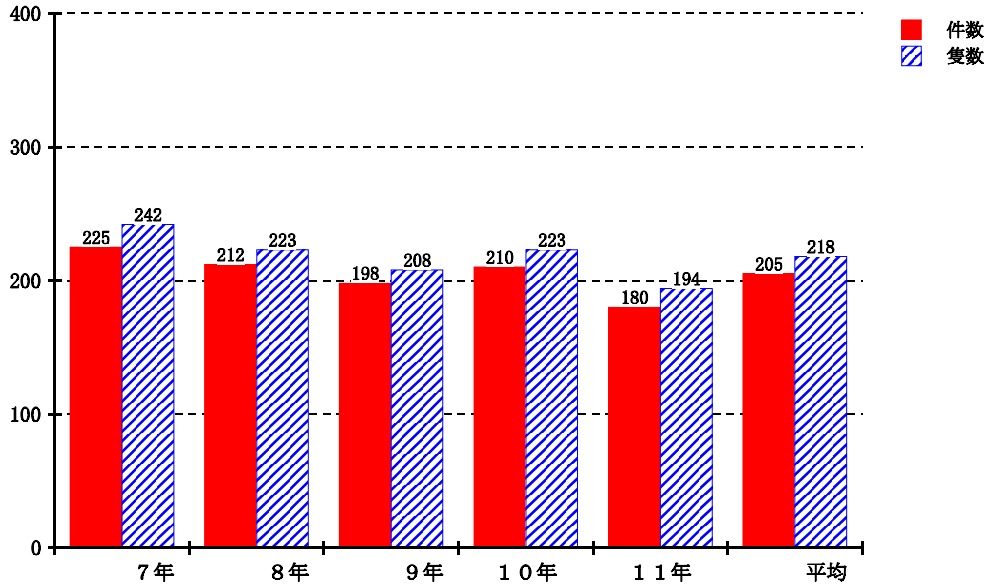
	船員	旅客	その他	合計
7年	183	220	86	489
8年	186	72	62	320
9年	192	94	105	391
10年	167	95	61	323
11年	190	50	103	343

（注）「その他」とは、同乗者、作業員等をいう。

5　外国船が関連した海難の発生の状況

11年において、外国船が関連した海難は180件（海難総件数の2.7%）、外国船の隻数は194隻（海難総隻数の2.5%）であり、前年と比べると、件数で30件、隻数で29隻の減少であった。

1－3－6図　外国船関連海難の発生件数及び隻数の推移



（注）　領海内で発生した事件には、外国船単独又は外国船同士のものも含むが、領海外で発生した事件は、日本船が関係しているもののみである。

(1)　地方理事所別の発生の状況

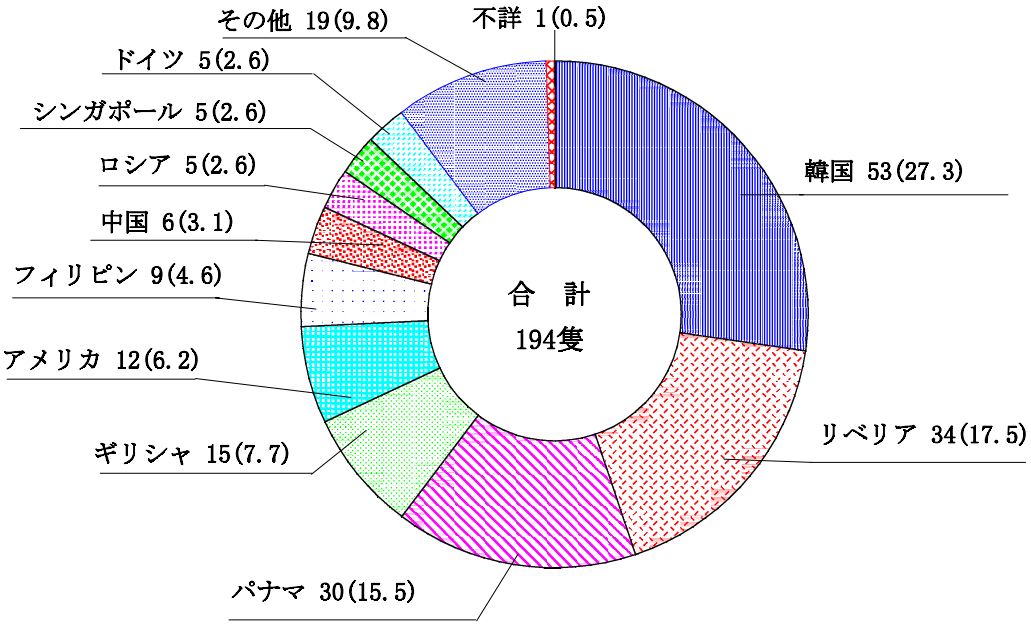
11年の発生状況を地方理事所別にみると、横浜の43件(23.9%)が最も多く、次いで門司の39件（21.7%）、神戸の36件（20.0%）の順となっている。

事件種類別では、衝突が142件（78.9%）を占めている（資料編第15表）。

(2)　国籍別の状況

国籍別の隻数の状況は、韓国籍の53隻(27.3%)が最も多く、次いでリベリア籍の34隻(17.5%)、パナマ籍の30隻(15.5%)の順となっている。

1－3－7図　外国船の主な国籍別隻数



(3)　水域別の状況

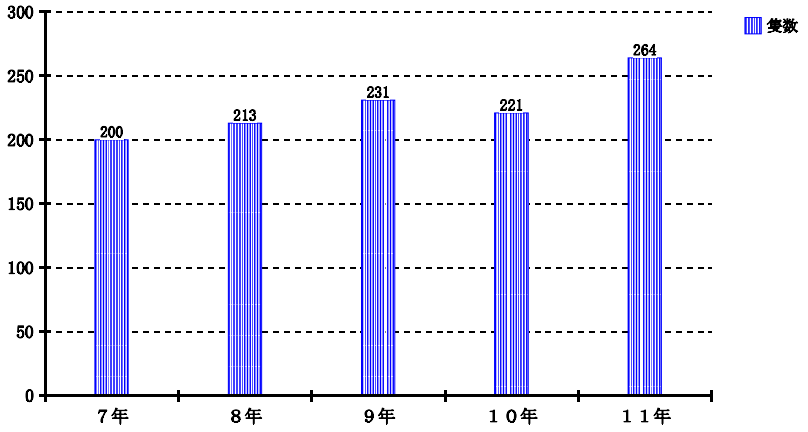
水域別の状況では、我が国の領海内で発生した海難に関連したものが151隻で、前年に比べ15隻減少した。領海外では43隻で、前年に比べ14隻の減少であった。

領海内の水域別の内訳では、特定港等が52隻と最も多く、次いで沿岸海域が40隻、主要海域が35隻、主要水道が24隻となっている（資料編第16表）。

６　プレジャーボート海難の発生の状況

プレジャーボート（モーターボート、水上オートバイ、ヨット、手こぎボートの総称）関連の海難は、増加傾向にある。

1－3－8図　プレジャーボート海難の発生隻数の推移



（単位：隻）

船種＼年	７年	８年	９年	10年	11年
モーターボート	147	158	161	143	174
水上オートバイ	35	24	37	40	56
ヨ　ッ　ト	10	13	16	19	21
手こぎボート	8	18	17	19	13
合　計	200	213	231	221	264

(1)　事件種類別･船舶の種類別の状況

11年の状況を事件種類別にみると、衝突が 119隻(45.1%)と最も多く、次いで乗揚の29隻(11.0%)、死傷等の24隻(9.1%)の順となっている。

これを船舶の種類別にみると、モーターボートが174隻(65.9%)と最も多い。

また、前年に比べて手こぎボートは減少したが、モーターボート、水上オートバイ、ヨットは増加している。

1－3－9表　プレジャーボート海難の事件種類別発生隻数

（単位：隻）

船種／事件種類	モーターボート	水上オートバイ	ヨット	手こぎボート	合　計	構成比(%)
衝　　突	72	37	3	7	119	45.1
衝突(単)	12	3	0	0	15	5.7
乗　　揚	24	0	5	0	29	11.0
死 傷 等	12	11	0	1	24	9.0
転　　覆	11	1	7	4	23	8.7
そ の 他	43	4	6	1	54	20.5
合　　計	174	56	21	13	264	100.0
構成比(%)	65.9	21.2	8.0	4.9	100.0	

(2)　プレジャーボート海難における死傷者等の状況

11年における死傷者等は121人であり、前年に比べ11人増加している。この種の海難は往々にして死傷者を伴うことが多く、全体の海難隻数7,743隻に対してプレジャーボート海難の隻数は264隻（3.4%）であるが、全体の死傷者等525人に対してプレジャーボート海難での死傷者等121人の割合は23.0%と高い。

また、その内訳は、死亡者15人、行方不明者3人、負傷者103人で、前年と比較すると死亡者は10人、行方不明者は３人減少したが、負傷者は24人増加している。

船舶の種類別では、モーターボートによる死傷者等が74人と最も多く、61.2%を占めている。

1－3－10表　プレジャーボート海難における死傷者等の状況

（単位：人）

死傷者等／船　種	死　　亡	行 方 不 明	負　　傷	合　　計	構成比（%）
モーターボート	7	1	66	74	61.2
水上オートバイ	4	2	30	36	29.7
ヨ　　ッ　　ト	0	0	3	3	2.5
手こぎボート	4	0	4	8	6.6
合　　計	15	3	103	121	100.0
構 成 比 （%）	12.4	2.5	85.1	100.0	

第2章　海難の調査と審判開始の申立

第1節　理事官の調査と審判開始の申立

1　理事官の調査

理事官は、海難の発生を認知したときには、直ちに事実を調査し、証拠の集取を行うが、海難は人の行為、船舶の構造・設備・性能・運航形態、海上交通環境、自然現象等の諸要素が複合して発生する場合が多い。このため、理事官は様々な観点から広範囲にわたり、その因果関係を調査しなければならない。

理事官は、事実の調査、証拠の集取を行うために、次の方法をとることができる。

① 海難関係人に出頭させ、又は質問すること。

海難は、物的証拠や状況証拠に乏しい場合が多く、船長、機関長等の乗組員や嚮導（きょうどう）していた水先人の供述、目撃者や造船関係者等の供述は重要な証拠となるので、これらの海難関係人を出頭させ、又は自ら関係先に出向いて質問をする。

② 船舶その他の場所を検査すること。

船舶の性能、損傷状況や水路の状況等を明らかにするため、船舶、海難現場等の検査を行う。

③ 海難関係人に報告をさせ、又は帳簿書類その他の物件の提出を命ずること。

船舶の運航状況を明らかにするため、海難関係人に報告をさせ、又は船舶の航海・機関の各日誌、使用していた海図や海上公試運転成績表、機関取扱説明書等の機関の性能・構造関係書類、積荷関係書類、運航管理規程等多岐にわたって関係書類等の提出を求める。

④ 公務所に対して報告又は資料の提出を求めること。

関係官署に対して、気象状況、水路状況、港湾施設及び船舶の登録等について資料の提出を求める。

⑤ 鑑定人、通訳人若しくは翻訳人に出頭をさせ、又は鑑定、通訳若しくは翻訳をさせること。

衝突事件での衝突箇所に付着していた塗料、転覆事件での復原力、火災事件での発火源等について、特別な専門知識を有する者に鑑定を依頼する場合がある。

また、外国人乗組員等の調査をする場合は、通訳人を介して調査する場合が多い。

個々の事件は、事故が発生した場所を管轄する地方審判庁の所在地に駐在する理事官が調査を担当するが、迅速な調査と関係人の便益を図ることを目的として、関係人が最寄りの地方理事所で調査に応じられるよう、地方理事所間で相互に調査を依頼する体制としている。また、国外で発生した海難事件については、外務省を通じるなどして証拠資料の集取を行っている。

なお、重大な海難については理事所全体で迅速かつ強力な調査体制をとることとしており、

その中で、特に中央と地方の連絡を密にとる必要がある場合には特別調査本部を設けることとしている。

2　審判開始の申立

海難は軽微なものから重大なものまで多様であり、事件として軽微なためあえて審判を行うまでもないものもあり、また、その性質上審判を行っても将来の海難防止のために意味のないものもある。法は、海難防止の観点から、調査の結果、審判によりその実態を明らかにし原因を究明する必要があると判断したもののみを地方海難審判庁に対して審判開始の申立を行うものとした。この申立の権限は理事官のみに許されているものである。そして、審判に付すまでもないと判断したときは、審判不要の処分を行う。（審判不要処分）（７頁図）

一方、その理事官の判断の適正さを保障するため、海難の利害関係者が理事官に対して審判開始の申立を請求することを認めている。

審判開始の申立にあたっては、海難が海技従事者（船舶職員法第２３条の２第１項の承認を受けた者を含む。(注)）又は水先人の職務上の故意又は過失によって発生したと認められるときは、それらの者を受審人に、それら以外で海難の原因に関係する者（船舶所有会社等）を指定海難関係人に指定する。

また、海難事実の発生から５年を経過したしたときは、審判開始の申立を行うことができない。

（注）「船舶職員法第２３条の２第１項の承認を受けた者」とは、外国人でＳＴＣＷ条約締約国の発給した資格証明書を受有する者が、船舶職員として必要な経験、知識及び能力を有すると運輸大臣に認められ、日本船の船舶職員となることを承認された者のことである。

実地検査

第2節　調査業務の処理状況

平成11年における海難の立件数は7,003件で、10年からの繰越4,722件を加えた調査対象事件は11,725件であり、805件を審判開始の申立、6,348件を審判不要処分とし、126件が時効となり、その結果、4,446件を12年に繰り越した。

2-2-1表 理事官事務取扱状況

（単位:件）

区分 / 地方	10年からの繰越	立件	計	処理						12年へ繰越
				申立			審判不要処分	時効	合計	
				普通	簡易	計				
函館	495	522	1,017	56	19	75	452	35	562	455
仙台	303	533	836	53	20	73	473	6	552	284
横浜	1,271	1,706	2,977	122	23	145	1,610	32	1,787	1,190
神戸	814	1,243	2,057	95	26	121	1,171	12	1,304	753
広島	638	1,426	2,064	96	29	125	1,263	14	1,402	662
門司	578	976	1,554	94	32	126	837	11	974	580
長崎	512	431	943	84	2	86	425	12	523	420
那覇	111	166	277	50	4	54	117	4	175	102
合計	4,722	7,003	11,725	650	155	805	6,348	126	7,279	4,446

（注）立件数は、11年1月から12月の間に、理事官が法第2条該当の海難と認知した数である。

全体でみると、処理件数7,279件に対する審判開始申立件数の割合は11.1%で、審判不要処分は87.2%、時効1.7%となっており、調査対象事件（11,725件）の件数に対する翌年への繰越し件数の割合は37.9%である。

地方理事所別にみると、立件数では横浜が1,706件と最も多く、全体の24.4%を占め、次いで広島が1,426件(20.4%)、神戸が1,243件(17.7%)となっている（資料編第17図）。

1　調査状況の推移

過去5年間における調査状況の推移をみると、立件数は漸減傾向にあるが申立件数は805件と前年比10.1%増加した。（資料編第17、18図）

5年間の平均でみると、立件数8,041件、申立件数796件、不要処分7,155件、時効132件で、立件数に対する申立件数の比率は9.9%である。

2－2－2表　理事官事務取扱状況の推移

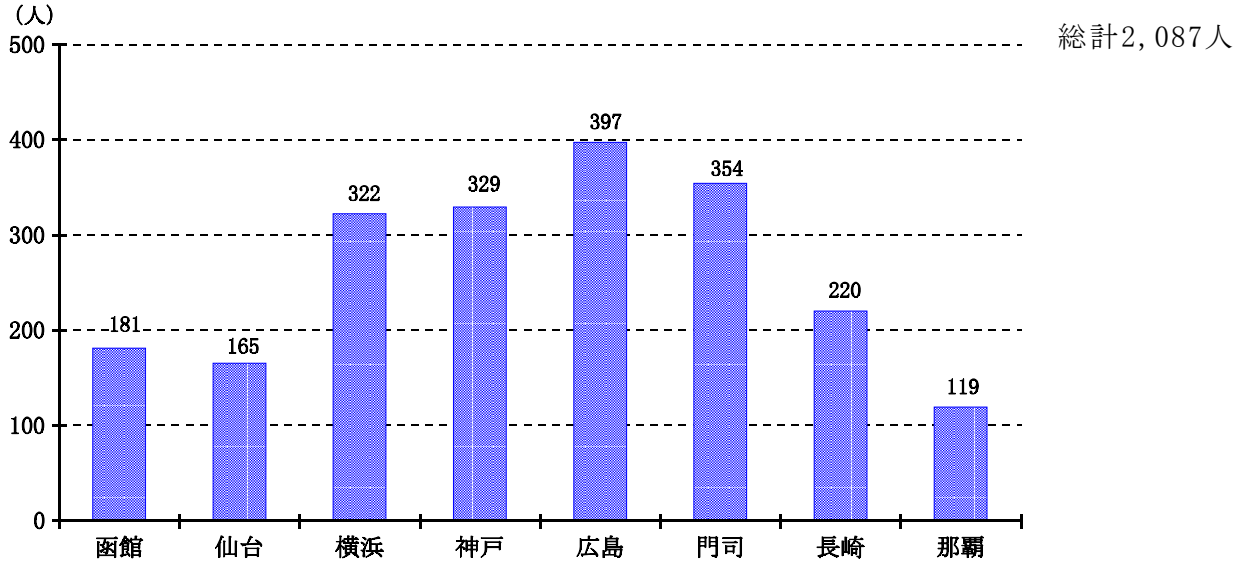
（単位：件）

区分／年	前年からの繰越	立件	計	処理				翌年へ繰越
				申立	審判不要処分	時効	合計	
7年	4,659	8,894	13,553	859	7,702	120	8,681	4,872
8年	4,872	8,556	13,428	824	7,716	149	8,689	4,739
9年	4,739	8,313	13,052	761	7,391	140	8,292	4,760
10年	4,760	7,437	12,197	731	6,620	124	7,475	4,722
11年	4,722	7,003	11,725	805	6,348	126	7,279	4,446

2　調査した海難関係人の状況

11年に理事官が、調査を行った海難関係人の延べ人数は2,087人であり、前年（2,164人）と比較すると、77人の減少となっている。これを地方理事所別増減でみると、仙台が22人増の165人、次いで門司が14人増の354人、横浜が４人増の322人となっており、それ以外の地方理事所は減少となっている。

2－2－3図　地方理事所別の調査人員



第3節　審判開始の申立状況

1　申立事件の状況

11年に理事官が申立を行った海難事件数は805件（1,201隻）である。これを事件種類別にみると、衝突が327件(681隻)と最も多く、次いで乗揚が163件(174隻)、機関損傷が101件(102隻)となっている。また、地方理事所別にみると、門司では衝突が申立件数の半数以上を占め、神戸及び広島でも同様、ほぼ半数を占めているのが目立っている。

2－3－1表　地方理事所別・事件種類別の申立件数

（単位：件）

事件種類 / 地方理事所	衝突	衝突(単)	乗場	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全・運航阻害	合計
函館	26	13	7		4	2	5		13		4	1	75
仙台	26	9	8		1	1		1	15	10	1	1	73
横浜	49	17	15		2	3	7		30	12	8	2	145
神戸	58	12	19	3	2	1			7	6	8	5	121
広島	61	6	41		1	3			9	1	3		125
門司	65	8	29		1	3	3		12		5		126
長崎	32	8	23	2	1	3	2		9	2	2	2	86
那覇	10	3	21		4	4	1		6		5		54
合計	327	76	163	5	16	20	18	1	101	31	36	11	805
構成比（%）	40.6	9.4	20.2	0.6	2.0	2.5	2.2	0.1	12.5	3.9	4.5	1.4	100.0

(1) 船舶の状況

申立の対象となった船舶（1,201隻）をその種類別にみると、漁船が511隻と42.5%を占め、次いで貨物船が271隻（22.6%）となっている。これを地方理事所別にみると、漁船が広島を除く地方で最も多く、特に函館、仙台においては漁船の占める割合が５割以上となっており、広島では貨物船が最も多い。また、遊漁船、プレジャーボート、瀬渡船等のレジャー船の申立状況をみると、神戸、門司が多い（資料編第１９表）。

トン数別にみると、20トン未満が499隻と圧倒的に多く、次いで200～500トンが158隻、100～200トンが156隻、20～100トンが82隻の順となっており、500トン未満の船舶で全体の７4.5%を占めている。1,600トン以上の船では横浜、門司が多く、5,000トン以上の大型船では、横浜14隻、門司8隻となっている。（資料編第１９表）。

(2) 受審人・指定海難関係人の状況

申立事件について、事件種類別に受審人及び指定海難関係人の状況をみると、衝突が最も多く622人と59人、次いで乗揚で176人と22人、機関損傷で104人と18人の順となっている。

2－3－2表　受審人、指定海難関係人の事件種類別の状況

（単位：人）

種別 / 区分	衝突	衝突(単)	乗場	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全・運航阻害	合計
受審人	622	84	176	3	16	24	21	1	104	35	43	11	1,140
指定海難関係人	59	13	22	2	5	3	5		18	4	21	1	153
合計	681	97	198	5	21	27	26	1	122	39	64	12	1,293

また、受審人を職名別にみると、船長922人(80.9%)、機関長104人(9.1%)と、船長、機関長で全体の90%を占め、受有海技免状別にみると、一級小型船舶操縦士免状受有者が426人と最も多く、次いで五級海技士（航海）免状受有者191人、四級小型船舶操縦士免状受有者142人、四級海技士（航海）免状受有者122人となっている。

2－3－3表　受審人、指定海難関係人の職名別の状況

（単位：人）

区分＼職名	甲板部				機関部					漁労長	船舶所有者	水先人	法人	その他	計
	船長	航海士	甲板長	甲板員	機関長	機関士	操機長	機関員	操機手						
受審人	922	78	2	24	104	3				3		4			1,140
指定海難関係人	12	1	19	36	11			6		12	4	2	26	24	153
計	1,094				124					75					1,293

2－3－4表　受審人の受有海技免状別の状況

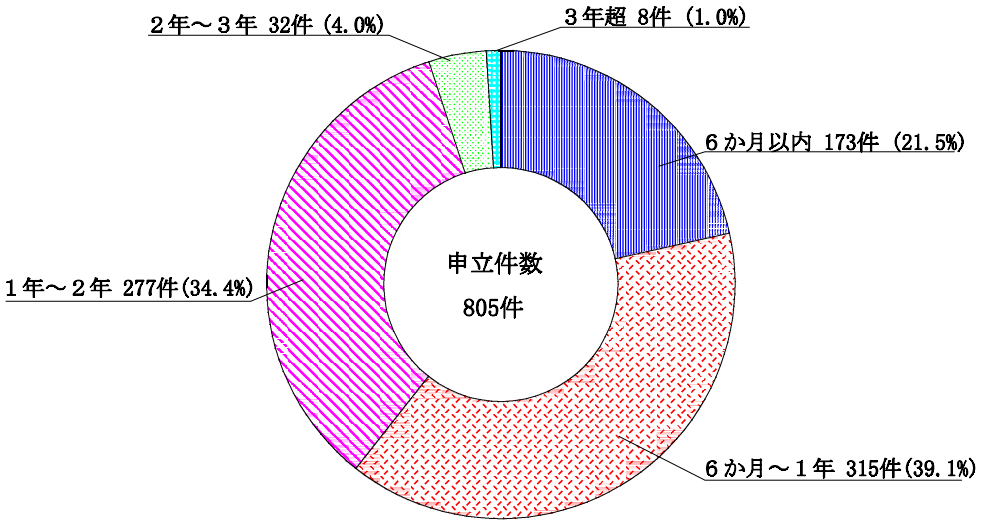
（単位：人）

区分＼免状	航海						機関						小型				水先人	計
	一級	二級	三級	四級	五級	六級	一級	二級	三級	四級	五級	六級	一級	二級	三級	四級		
受審人	13	10	78	122	191	12	7	2	14	29	47	4	426	37	2	142	4	1,140
計	426						103						607				4	

2　海難発生から審判開始申立までの期間の状況

11年における審判開始申立事件の発生から申立までに要した期間の状況は、１年以内に申立てられたものが488件と全体の60.6%を占めており、申立までの平均期間は12.0か月で、最近５年間の平均期間は11.5か月となっている。

2－3－5図　海難発生から審判開始申立までの期間の状況



2－3－6表　海難発生から審判開始申立までの期間の推移

（単位：月）

年	7年	8年	9年	10年	11年	平均期間
海難発生から申立までの期間	11.0	11.5	11.6	11.5	12.0	11.5

第4節　主要海難の状況

11年中に発生した主要な海難については資料編第22表のとおりであり、また、11年1月から12年６月までに発生した重大海難及び主要海難の調査状況等は次のとおりである。

重大海難

漁船第一安洋丸沈没事件　（横浜地方海難審判理事所担当）
発生日時　　11年12月10日　05時03分 発生場所　　北緯61度03.2分　西経179度59.2分（ベーリング海北部）
事件の概要 第一安洋丸（379㌧）は、長船首楼付二層甲板型鋼製漁船で、船尾トロール方式によるスケソウダラ底引き網漁を行う目的で、船長ほか14人の日本人、インドネシア国籍の漁船員20人、ロシア監督官１人が乗り、ベーリング海のロシア200海里内漁場において操業中、突然大波を受け大量の海水が甲板上に打ち込み、続けて打ち込んだ海水が甲板上に滞留し、開放していた機関室コンパニオン出入口から漁獲物処理工場区画等に浸入し、沈没した。 当時天候は曇で、風力7の北北東の風が吹き、気温－7度、海水温度2度で、波高約4メートルの波浪があった。 沈没の結果、船体は全損となり、船長ほか7人の日本人、インドネシア人3人、ロシア人監督官1人の計12人が行方不明となり、後インドネシア人1人が遺体で収容された。
処理状況 12年7月10日　横浜地方海難審判庁へ審判開始の申立 （現在審理中）　12年8月29日　第１回審判開廷

主要海難

漁船新生丸貨物船カエデ衝突事件　（横浜地方海難審判理事所担当）

発生日時　11年１月20日　07時01分

発生場所 北緯33度07.5分　東経141度35.8分（八丈島東方約87海里）

事件の概要

新生丸(19トン)は、まぐろはえ縄漁船で，船長ほか５人が乗り組み、伊豆諸島東方沖合の漁場での操業を終え、千葉県銚子港へ向け航行中、カエデ(13,539トン)は、パナマ船籍の貨物船で、韓国人船長ほか19人が乗り組み、糖蜜7,000トンを載せ台湾の台中港を発し、カナダのバンクーバー港に向けて航行中、新生丸の左舷後部にカエデの船首が衝突した。

当時天候は晴で風力３の西風が吹き、付近海域には南南西方に流れる約0.5ノットの海流があった。

衝突の結果、新生丸は破口を生じて浸水横転し、機関長が行方不明となった。

カエデは船首に軽微な擦過傷を生じたのみで、衝突には気付かず、航海を続けた。

処理状況

11年 5月31日　横浜地方海難審判庁へ審判開始の申立

11年12月14日　横浜地方海難審判庁において裁決言渡

二審係属中

油送船大港丸遊漁船第十八大吉丸衝突事件　（仙台地方海難審判理事所担当）

発生日時　11年８月７日　06時06分

発生場所　塩釜港仙台南防波堤灯台から真方位119度5.9海里

事件の概要

大港丸(999トン)は、船長ほか9人が乗り組み、精製油2,618klを載せて千葉港を発し、途中福島県小名浜港に寄せ、宮城県塩釜港塩釜区に向け航行中、第十八大吉丸(9.7トン)は、船長ほか１人が乗り組み、釣客14人を乗せ、宮城県花淵浜漁港を発し、波島灯台南方10海里付近の釣場に向かう途中、大港丸の船首部が第十八大吉丸の右舷船首部に衝突した。

当時天候は霧で風はほとんどなく、潮候は上げ潮の初期で、視程は100メートルであった。

衝突の結果、大港丸は船首部に擦過傷を生じ、第十八大吉丸は中央部付近で切断され、船尾部が沈没して全損となり、海中に投げ出された同船の釣客のうち8人が入院加療を要する負傷をし、1人が死亡した。

処理状況

12年2月28日　仙台地方海難審判庁へ審判開始の申立

12年8月 2日　仙台地方海難審判庁において裁決言渡

二審係属中

貨物船日清貨物船第八東星丸衝突事件　（横浜地方海難審判理事所担当）
発生日時　　11年６月29日　16時55分
発生場所　　神島灯台から真方位070度 1,960メートル
事件の概要 日清(6,429トン)は、船長ほか10人が乗り組み、名古屋港を発して鹿児島港へ向け航行中、第八東星丸(497トン)は船長ほか4人が乗り組み、名古屋港を発して大阪港へ向け航行中、日清の船首部と第八東星丸の右舷中央部とが衝突した。 当時天候は雨で、風力8の東風が吹いていた。 衝突の結果、第八東星丸は転覆して沈没し、乗組員4人が死亡し、1人が負傷した。
処理状況 調査中

第3章　審判の状況

第１節　地方海難審判庁（第一審）における審判

１　地方海難審判庁の審判

理事官から審判開始の申立がなされると、地方審判庁が審判を行い、海難の原因を究明する。

地方審判庁の審判は、公開の審判廷で審判官３人により構成される合議体と書記が列席し、理事官の立合いのもと、受審人、指定海難関係人及び補佐人が出廷し、また、必要な場合には証人、鑑定人、通訳人及び翻訳人にも出頭を求めて審理を行う。審理は原則として口頭弁論によって行い、海難審判庁の判断として裁決を言渡す。

なお、原因の探究が特に困難な事件については、学識経験者２人を参審員として審判に参加させることができるようになっており、また、簡易な事件については、理事官の請求に基づいて１人の審判官で審判を行うことができる（７頁図）。

審判廷

2　審判業務の状況

(1) 審判事務の取扱状況

平成11年に地方審判庁は、審判開始の申立を805件受理し、それに10年から繰り越した530件を加えた 1,335件の審判事件のうち、795件について裁決を行い、12年に540件を繰り越した。

3－1－1表　地方海難審判庁別の審判事務取扱状況

（単位：件）

区分 / 地方審判庁	10年からの繰越	審判開始の申立受理	合計	管轄移転・移送		差引件数	裁決	12年に繰越
				送付等	受理			
函館	25	75	100	1	2	101	74	27
仙台	32	73	105	2	1	104	77	27
横浜	67	145	212	19	0	193	125	68
神戸	105	121	226	5	11	232	128	104
広島	112	125	237	7	5	235	123	112
門司	104	126	230	5	17	242	128	114
長崎	50	86	136	6	9	139	85	54
那覇	35	54	89	0	0	89	55	34
合計	530	805	1,335	45	45	1,335	795	540

（注）移送とは、申立てられた地方審判庁が管轄違いのため事件を他の地方審判庁に移すことをいう。また、差引件数は合計件数から、管轄移転・移送による送付等の件数を差引き、受理の件数を和した件数である。

また、過去５年間における地方審判庁の審判事務取扱状況をみると、審判開始の申立受理は700件台半ばから800件台半ばで推移している。また、裁決についても700件台半ばから800件台半ばで推移している。

3－1－2表　審判事務取扱状況の推移

（単位：件）

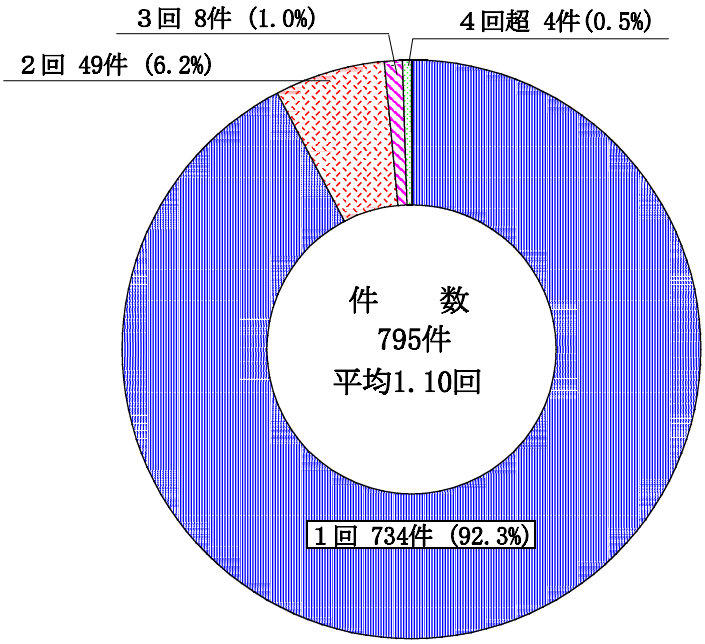
区分 / 年	前年からの繰越	申立受理	合計	裁決	翌年に繰越
７年	551	859	1,410	809	601
８年	601	824	1,425	833	592
９年	592	761	1,353	762	591
10年	591	731	1,322	792	530
11年	530	805	1,335	795	540

(2) 審判開廷回数の状況

11年における裁決事件の審判開廷回数（裁決言渡のための開廷を除く。）の状況をみると、ほとんどが１回の開廷により裁決されており、全体の92.3%を占めている。

また、１件当たりの平均開廷回数は、1.10回である。

3－1－3図　審判開廷回数の状況



なお、審判開廷回数の多かった主な事件として次の事件がある。

◎貨物船トムキャット２機関損傷事件

（長崎管轄、開廷回数５回、第１回審判11年１月18日、結審11年９月16日）

◎ケミカルタンカー昇栄丸転覆事件

（神戸管轄、参審員参加、開廷回数４回、第１回審判10年10月29日、結審11年１月28日）

◎漁船第五大徳丸機関損傷事件

（門司管轄、開廷回数４回、第１回審判10年７月24日、結審11年２月16日）

◎漁船第五地洋丸乗組員死亡事件

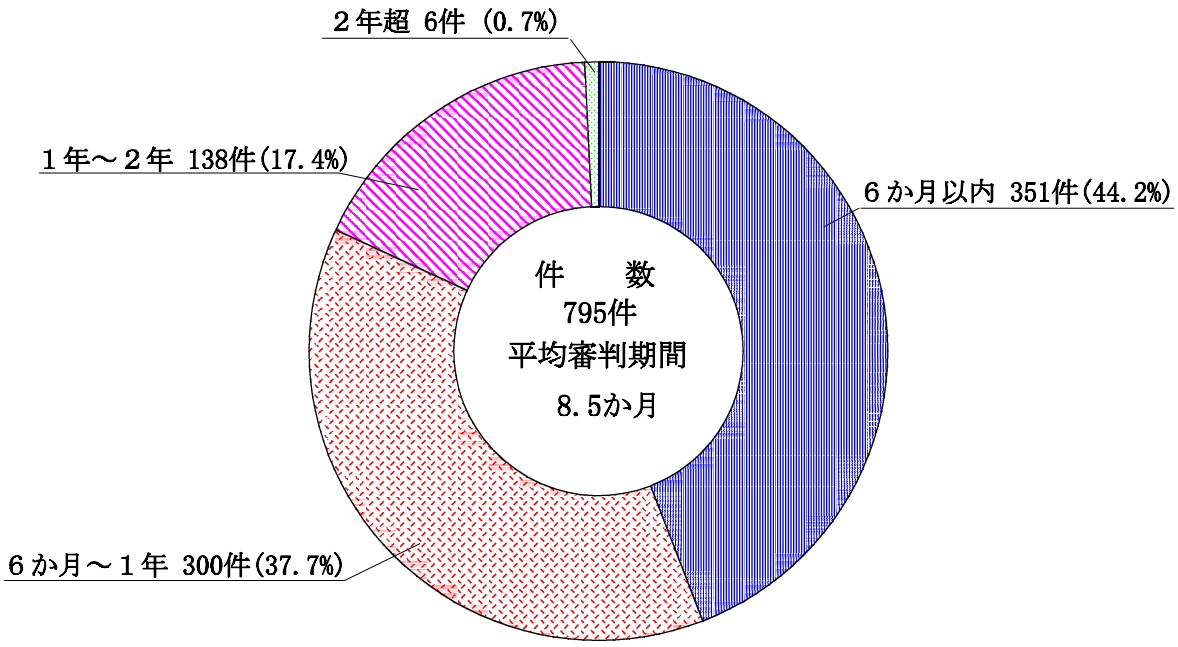
（門司管轄、開廷回数４回、第１回審判10年11月11日、結審11年１月20日）

(3) 審判期間の状況

11年における裁決事件の審判期間（審判開始の申立から裁決言渡までの期間）の状況をみると、６か月～１年以内が300件（37.7%）と最も多く、全体では81.9%が１年以内に処理されている。

１件当たりの平均審判期間は、8.5か月で、前年（9.4か月）より0.9か月短くなっている。

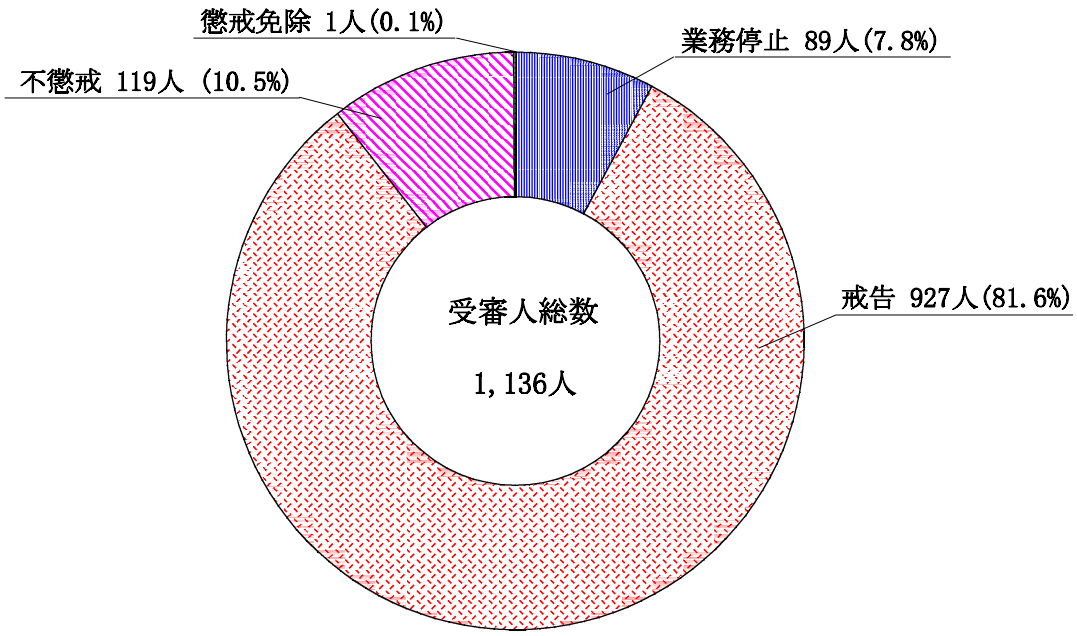
3－1－4図　審判期間の状況



(4) 受審人等に対する懲戒等の状況

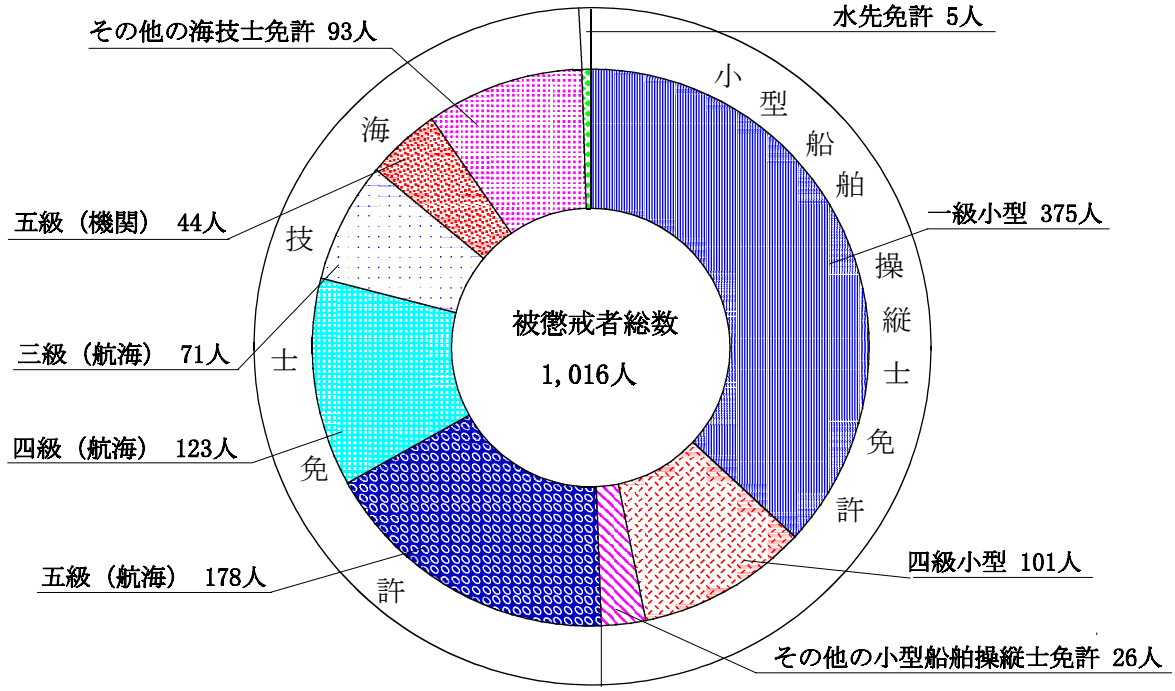
11年の裁決事件に係る受審人の懲戒状況をみると、受審人として指定された1,136人のうち、懲戒の裁決を受けた者は1,016人で、その内訳は業務停止89人（１か月停止87人、１か月15日停止２人）、戒告927人であり、不懲戒の裁決を受けた者は119人、懲戒を免除された者は１人であった。なお、裁決事件に係る指定海難関係人は142人であるが、勧告を受けた者はいなかった。

3－1－5図　受審人に対する懲戒の状況



また、懲戒の裁決を受けた1,016人の受審人を免許種類別にみると、小型船舶操縦士免許を受有する者が502人(49.4%)で、そのうち一級小型船舶操縦士が375人と最も多く、次いで四級小型船舶操縦士101人、二級小型船舶操縦士25人となっている。海技士免許を受有する者は509人(50.1%)となっており、五級海技士（航海）が178人と多く、次いで四級海技士（航海）123人、三級海技士（航海）71人の順となっている（資料編第21表）。

3－1－6図　懲戒裁決を受けた者の免許種類別状況



3　裁決事件の状況

(1) 事件種類別の状況

11年の裁決事件の事件種類別の状況は、衝突が346件（43.5%）と最も多く、次いで乗揚137件（17.2%）、機関損傷107件（13.5%）の順になっており、これら３種類の事件で裁決総件数の74.2%を占めている。

3－1－7表　地方海難審判庁・事件種類別件数

（単位：件）

事件種類 / 地方審判庁	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全阻害	運航阻害	合計
函館	23	11	8	1	3	5	3		16	1	2		1	74
仙台	29	9	12		1		1		16	8	1			77
横浜	50	14	15		4	5	7	1	17	5	4	1	2	125
神戸	63	8	16	1	4	2	3		16	6	4		5	128
広島	62	8	25	1	3	2	5		10	3	4			123
門司	80	10	15	1	4	1	1		13		2		1	128
長崎	31	8	23	3		2	3		11	2	1		1	85
那覇	8	3	23	1	4	4	2	1	8		1			55
合計	346	71	137	8	23	21	25	2	107	25	19	1	10	795
構成比(%)	43.5	8.9	17.2	1.0	2.9	2.6	3.1	0.3	13.5	3.1	2.4	0.1	1.3	100.0

(2) 船舶の種類別の状況

11年の裁決事件を船舶の種類別にみると、漁船が484隻（40.6%）と最も多く、次いで貨物船が306隻（25.7%）と多いのが目立っており、これらの船種で総隻数の66.3%を占めている。

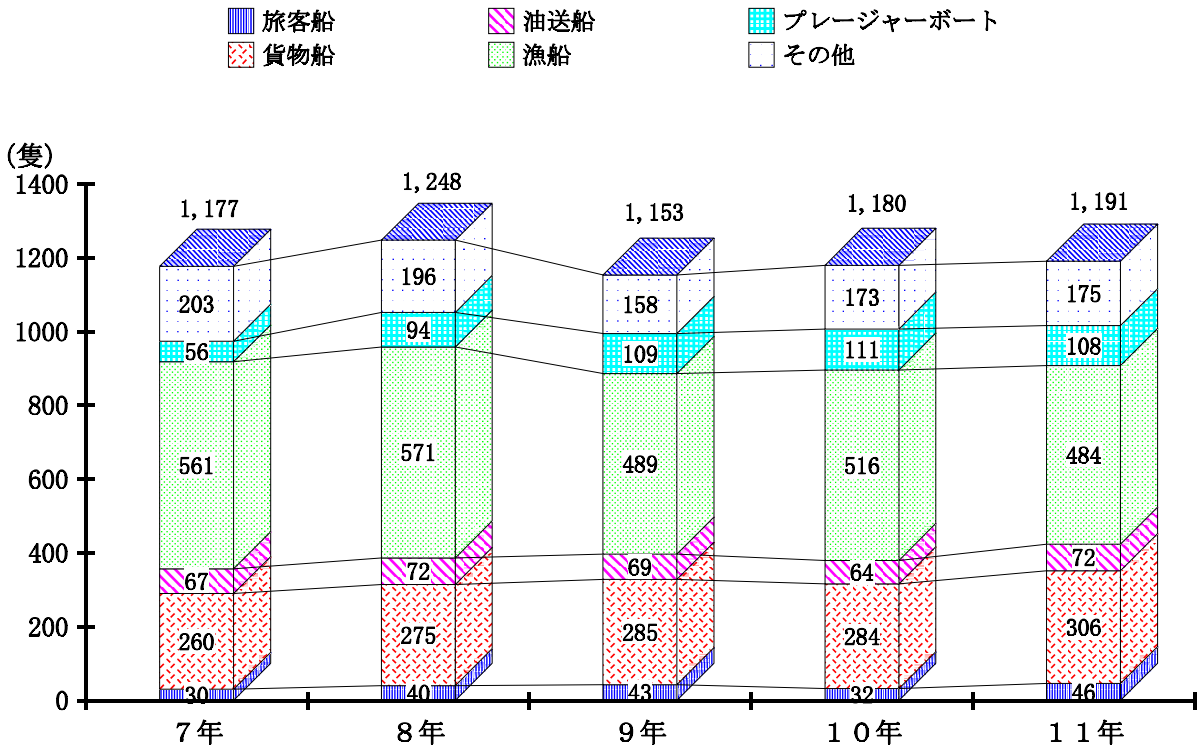
3－1－8表　船種・事件種類別隻数

（単位：隻）

事件種類 / 船種	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全阻害	運航阻害	合計	構成比(%)
旅客船	12	7	13			2	1		7		2		2	46	3.9
貨物船	199	17	53	1	2	6	3		13	9	2		1	306	25.7
油送船	43	4	7		1		2		9	4			2	72	6.0
漁船	306	26	38	1	5	10	14	1	69	4	9		1	484	40.6
引船	16	2	4	1	4	1			4	4			1	37	3.1
押船	12	1	3				2		1	1			1	21	1.8
作業船	11	1	3	2	5	1				2	2			27	2.3
はしけ	12		3				1							16	1.3
台船	6	2	2							1			1	12	1.0
交通船	2		1			1	1				1		1	7	0.6
公用船			1			2								3	0.2
遊漁船	26	2	5	1					1		1			36	3.0
瀬渡船	3	1	2		1									7	0.6
ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	66	9	8	2	8	1	2		2	4	4	1	1	108	9.1
その他	5	1						1	1	1				9	0.8
合計	719	73	143	8	26	24	26	2	107	30	21	1	11	1,191	100.0

また、過去５年間の推移をみると、3－1－9図のとおりである。

3－1－9図　裁決事件船種別の推移



また、これをトン数別にみると3－1－10表のとおりであり、20トン未満の漁船と100トン以上500トン未満の貨物船が高い数値を示している。

3－1－10表　船種別・トン数別内訳

（単位：隻）

船種	旅客船	貨物船	油送船	漁船	プレジャーボート	その他	計
５トン未満				183	13	26	222
５トン以上20トン未満	13	2		178	10	47	250
20トン以上100トン未満	8	3	2	41		13	67
100トン以上200トン未満	6	77	10	44		24	161
200トン以上500トン未満	6	116	17	34		13	186
500トン以上1,600トン未満	3	42	32	2		12	91
1,600トン以上3,000トン未満	1	15	6			5	27
3,000トン以上5,000トン未満		19	2	1		1	23
5,000トン以上10,000トン未満	4	12		1			17
10,000トン以上30,000トン未満	3	11				1	15
30,000トン以上	1	9	3				13
トン数表示のないもの	1				85	33	119
計	46	306	72	484	108	175	1,191

(3) 受審人の年齢等の状況

11年に裁決のあった事件で受審人となった1,136人の年齢構成をみると、40歳未満205人、40歳以上が931人となっており、その平均年齢は50.2歳である。船舶の種類別にその平均年齢をみると、旅客船46.6歳、貨物船51.1歳、油送船50.3歳、漁船及びプレジャーボート50.1歳となっている。

また、過去５年間の推移をみると、3－1－11表のとおりである。

3－1－11表　受審人の年齢の推移

（単位：歳）

船種＼年	7 年	8 年	9 年	10 年	11 年
旅客船	47.5	47.9	48.8	48.3	46.6
貨物船	49.0	51.1	50.4	50.6	51.1
油送船	51.6	47.9	50.5	49.9	50.3
漁船	48.9	49.0	50.5	48.6	50.1
プレジャーボート	50.0	49.9	51.6	48.4	50.1
その他	50.3	50.5	52.4	49.2	52.7
平均	49.4	49.5	50.7	49.2	50.2

4　重大海難事件等の審判状況

11年１月から12年６月末日までに地方審判庁において、裁決のあった重大海難事件はなく、主要な海難事件の概要は次のとおりである。

◎貨物船第八勇進丸貨物船シリウス衝突事件

裁決言渡　11年３月４日（確定）　　門司地方海難審判庁

・発生日時　10年４月23日12時18分
・発生場所　下関南東水道
・損　　害　第八勇進丸：船体重損　シリウス：船体全損

〔事実の概要〕

第八勇進丸（491トン、乗組員５人）は、海砂沖積みのため空倉のまま福岡県苅田港の埋立地を発し、関門港六連島沖合に向け航行中、シリウス（1,301トン、乗組員８人、ベリーズ船籍）は、御影石及び白陶土を積載し、中華人民共和国の泉州を発し、岡山県宇野港に向けて航行中、勇進丸の船首がシリウスの左舷中央部に衝突した。

裁決要旨

〔受審人〕

第八勇進丸船長

〔指定海難関係人〕

シリウス船長（国籍　韓国）

〔原　因〕

本件衝突は、下関南東水道部埼沖合において、シリウスが、船橋部署体制が適切でなかったうえ、動静監視不十分で、前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する第八勇進丸の進路を避けなかったことによって発生したが、第八勇進丸が、警告信号を行わず、衝突を避けるための最善の協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

〔受審人等の所為〕

＊受審人第八勇進丸船長

同人は、下関南東水道部埼沖合において、左舷前方に前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するシリウスを認めたのち、針路と速力を保持しながら進行中、同船が間近に接近しても避航の気配を示さなかった場合、衝突を避けるための最善の協力動作をとるべき注意義務があった。しかしながら、同人は、シリウスが避航動作をとるものとばかり思い、機関を一挙に全速力後進にかけるなど、最善の協力動作をとらなかった職務上の過失により、機関の動作を小幅にとってシリウスに接近し続け、同船との衝突を招き、第八勇進丸の船首両舷側水線上に亀裂と球状船首部に破口を伴う凹損を、シリウスの左舷中央部に大破口をそれぞれ生じさせ、シリウスを沈没させるに至った。

同人の五級海技士（航海）の業務を１箇月停止する。

＊指定海難関係人シリウス船長

同人が、関門港を東航したのち、視界の見通しが良くない部埼沖合で多数の船舶が錨泊しているのを認めた際、錨泊船群の周辺において航行中の船舶に出会うおそれがあったのに、経験の浅い航海士１人だけを船橋に配置し、自ら操船の指揮にあたらなかったことは、本件発生の原因となる。

◎貨物船エイジアン ハイビスカス貨物船チューハイ衝突事件

裁決言渡　11年３月19日（確定）　　門司地方海難審判庁

・発生日時　９年11月11日23時39分
・発生場所　関門港
・損　　害　エイジアン ハイビスカス：船体重損
　　チューハイ：船体全損　乗組員１人死亡

〔事実の概要〕

エイジアン ハイビスカス（7,170トン、乗組員18人、パナマ船籍、以下「エ号」という。）は、コンテナ80個、セメント500トン、棒鉄800トン等を載せ、大韓民国釜山港を発し関門港田野浦区に向けて航行中、チューハイ（2,387トン、乗組員24人、中国船籍、以下「チ号」という。）は鋼コイル2,751トンを載せ、大分港を発し関門海峡経由で中華人民共和国南通港に向けて航行中、エ号の船首がチ号の右舷中央部に衝突した。

裁決要旨

〔受審人及び指定海難関係人〕

なし

〔原因に対する考察〕

本件衝突は、チ号が、関門航路内でエ号と行き会うとき、港則法第14条第3項の規定に基づき、同航路の右側を航行しなかったことが主たる原因であるが、このことは、チ号船長が、関門航路を通航した経験が少なく、自船の船位を正確に把握していなかったこと、関門橋下を通過して西行する際、東行する船舶が下関市岬之町ふ頭と北九州市白木埼とに挟まれた航路の屈曲地点付近で、航路に沿って転針するまでは、右舷側を見せて来航することの認識不足で、互いに航路の右側に寄せて左舷対左舷で航過すべき判断を誤ったこと、かつ、関門マーチスのサービスエリア内で常時ＶＨＦ無線電話を聴取することなく、注意喚起の情報を受けなかったことなどが、本件発生の要因として挙げられる。

一方、エ号が、チ号の動静に疑いを認めた際に、警告信号を吹鳴して避航を促さなかったことは、本件発生の一因となるが、衝突を避けるための措置については、チ号が航路の右側に寄らないで左側を反航してくるものと判断してからその措置がとれるまでの時間的、距離的余裕がなく、これを原因として認めることはできない。

〔原　因〕

本件衝突は、夜間、両船が関門航路内において行き会うとき、西行中のチ号が、航路の

右側を航行しなかったことによって発生したが、東行中のエ号が、警告信号を行わなかったことも一因をなすものである。

◎ケミカルタンカー昇栄丸転覆事件

裁決言渡　11年５月28日（確定）　　神戸地方海難審判庁

・発生日時　９年４月28日9時40分
・発生場所　神戸港
・損　　害　船体重損　乗組員２人死亡

〔事実の概要〕

昇栄丸（198トン、乗組員４人）は、液体精製グリセリン417トンを積載し、神戸港を発し、大阪港堺泉北区に向け航行中、他船を避けるため全速力のまま右舵一杯にとり、さらに急激に舵を左舵一杯に戻したため右舷側に大きく傾き復原力を失い転覆した。

裁決要旨

〔指定海難関係人〕

昇栄丸造船所

昇栄丸船舶所有者

昇栄丸設計者

〔原　因〕

本件転覆は、神戸港において、比重の大きい液体精製グリセリンの積載にあたり、復原性確保についての検討が不十分で、二重底バラストタンクにバラストを張水せず、適切な船尾トリムをつけなかったうえ、甲板倉庫出入口扉を閉鎖しないで発航したばかりか、他船を避航する際の操船が不適切で、全速力のまま外方傾斜が生じた状態で旋回中、急速に舵を戻したことにより、更に傾斜が増大して上甲板に海水が打ち上がるとともに貨物が流動し復原力を喪失したことによって発生したものである。

造船所が、船舶所有者から船体が航行中大傾斜した旨を告げられた際、その原因についての調査を行わなかったことは、本件発生の原因となる。

船舶所有者が、船長から船体が航行中大傾斜した旨の報告を受けた際、造船所にその原因の調査を強く申し入れず、乗組員に対してバラストタンクにバラストを張水するよう指導するなど、復原性の確保について対策をとらなかったことは本件発生の原因となる。

〔指定海難関係人の所為〕

＊指定海難関係人昇栄丸建造者

同人が、船舶所有者から舶行中に船体が大傾斜した旨の連絡を受けた際、昇栄丸の建造者としてその原因について調査を行わなかったことは、本件発生の原因となる。

本件後、復原性について十分認識し社内で事故対策委員会を設置するなどして、事故の再発防止に努めている点に徴し、勧告しない。

＊指定海難関係人昇栄丸船舶所有者

同人が、船長から航行中に船体が大傾斜した旨の報告を受けた際、造船所に原因の調査を強く申し入れず、乗組員に対してバラストタンクにバラストを張水するよう指導するなど、復原性確保について対策をとらなかったことは、本件発生の原因となる。

本件後、船長に５番及び６番バラストタンクは常時満水状態とするよう指導した点に徴し、勧告しない。

＊指定海難関係人昇栄丸設計者

同人の所為は、本件発生の原因とならない。

◎漁船第3竹寿丸遊漁船第21すみよし丸衝突事件

裁決言渡　11年９月３日（確定）　　函館地方海難審判庁

・発生日時　10年７月17日8時40分

・発生場所　北海道小樽市高島岬北西方沖合

・損　　害　第３竹寿丸：船体重損

第２１すみよし丸：船体全損　乗組員１人死亡　釣客１人死亡、３人負傷

〔事実の概要〕

第３竹寿丸（5.1トン、乗組員３人）は、ホタテ漁の目的で小樽市祝津漁港を発し、漁場に向け航行中、第２１すみよし丸（9.48メートル、乗組員１人）は、遊漁の目的で釣客６人を乗せ、小樽港勝納運河を発し、発生場所において遊漁中に衝突した。

裁決要旨

〔受審人〕

第３竹寿丸船長

〔原　因〕

本件衝突は、北海道小樽市高島岬北西方沖合において、第３竹寿丸が、同市祝津漁港から同市高島岬北西方のほたて貝養殖施設に向け西行中、見張り不十分で、前路で漂泊中の第２１すみよし丸を避けなかったことによって発生したが、第２１すみよし丸が、見張り不十分で、警告信号を行わず、シーアンカーの引き索を解き放ち機関を始動して後進にかけるなどの衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

〔受審人の所為〕

＊受審人第３竹寿丸船長

同人は、北海道小樽市高島岬北西方沖合において、同市祝津漁港から同市高島岬北西方のほたて貝養殖施設に向け全速力で西行する場合、船首が浮上するうえに操舵室前部左舷側のクレーンの台座と煙突カバーにより操舵室からは船首方の一部に死角を生じて見通しが妨げられる状況であったから、前路でシーアンカーに掛かって漂泊中の第２１すみよし丸を見落とすことのないよう、舵及び機関の遠隔操縦装置のコードを延出して船首楼甲板で当直するなどの船首死角を補う見張りを行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、早朝のほたて貝養殖施設往復航海で漂泊船を認めなかったことから、前

路に他船はいないものと思い、操舵室内の右舷側に立ったまま船首死角を補う見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、第２１すみよし丸と衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、同船を避けることなく進行して衝突を招き、自船の左舷船首船底外板に破口を伴う擦過傷及び推進器翼に曲損を生じさせ、第２１すみよし丸の右舷船首外板及び船橋を圧壊して転覆、廃船処分させ、同船の船長及び釣り客１人を死亡させ、釣り客３人にそれぞれ頭部挫傷、肩挫傷及び肘挫傷などを負わせるに至った。

同人の一級小型船舶操縦士の業務を１箇月停止する。

◎漁船第七十五神漁丸転覆事件

裁決言渡　12年６月７日（確定）　　函館地方海難審判庁

・発生日時　10年１月10日11時20分

・発生場所　択捉島南方沖合

・損　　害　船体全損　乗組員５人死亡、２人行方不明

〔事実の概要〕

第七十五神漁丸（125トン、乗組員15人）は、沖合底びき網漁の目的で青森県八戸港を発し、発生場所付近で操業中に転覆した。

裁決要旨

〔指定海難関係人〕

第七十五神漁丸冷凍長

第七十五神漁丸船舶所有者

第七十五神漁丸設計者

〔原　因〕

本件転覆は、トロールウインチ甲板後部の開放場所の両舷側ブルワークの放水口及び上部開口部が閉鎖され、開放場所とその後部の魚体処理室との間の隔壁の大部分が鋼製風雨密扉とともに撤去されて開放場所がその後部の魚体処理室と一体となった閉囲場所に改造されたまま運航されたことと、冬期、荒天模様の択捉島南方沖合において、船体着氷によりやや頭部過重の状態でオッタートロール式沖合底びき網の揚網作業中、浸水防止措置が不十分で、開放場所前部の鋼製風雨密扉が閉鎖されていなかったこととにより、フイッシュハッチ上部に巻き上げられた大量の漁獲物入りの袋網が船体の動揺で左舷側に移動して大傾斜した際、トロールウインチ甲板に滞留した海水が開放されたままの開放場所前部の鋼製風雨密扉の開口部から開放場所、魚体処理室及び船尾楼居住区内に流入して大傾斜し、復原力を喪失したことによって発生したものである。

〔指定海難関係人の所為〕

＊指定海難関係人第七十五神漁丸船舶所有者

同人が、トロールウインチ甲板後部の開放場所の両舷側ブルワークの放水口及び上部

開口部を閉鎖し、開放場所とその後部の魚体処理室との間の隔壁の大部分を鋼製風雨密扉とともに撤去して開放場所をその後部の魚体処理室と一体となった閉囲場所に改造し、魚体処理室に浸水のおそれのある第七十五神漁丸を、冬期、択捉島南方沖合において、オッタートロール式沖合底びき網漁業に従事させる際、開放場所前部左舷側の鋼製風雨密扉を常時閉鎖するなどの浸水防止措置についての指導監督が不十分であったことは、本件発生の原因となる。

同人に対しては、本件後、社船乗組員に対し、開口部の閉鎖について指導を徹底している点に徴し、勧告しない。

＊指定海難関係人第七十五神漁丸冷凍長

同人の所為は、本件発生の原因とならない。

＊指定海難関係人第七十五神漁丸設計者

同人の所為は、本件発生の原因とならない。

第２節　高等海難審判庁（第二審）における審判

１　高等海難審判庁の審判

理事官、受審人及び補佐人は、地方審判庁（第一審）の言渡した裁決に対して不服がある場合は、裁決言渡の日から７日以内に高等海難審判庁に、第二審の請求をすることができる。

第二審の審判は、新たに事実の審理を行って、その原因を明らかにするものである。

また、第二審の審判は、審判官５人（第一審同様参審員２人の参加の場合もある。）で構成する合議体によって行われる。

２　審判業務の状況

平成11年に高等海難審判庁は、地方審判庁から37件の第二審請求と52件の管轄移転の請求を受理し、それに前年から繰り越した80件を加えた169件の事件のうち、18件の裁決、40件の第二審請求の却下の決定を行い、45件の管轄移転決定と7件の同請求却下の決定を行った。また、12年に59件の第二審請求事件を繰り越した。

3－2－1表　審判事務取扱状況

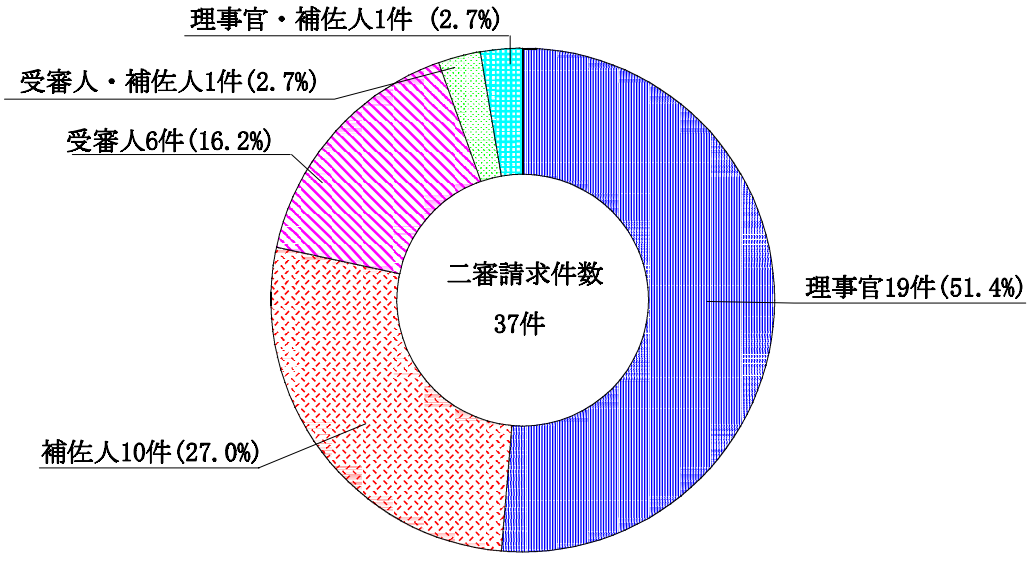
（単位：件）

繰越		新受		計		合計	既済					未済	
二審請求	管轄移転	二審請求	管轄移転	二審請求	管轄移転		裁決	二審却下	管轄移転	移転却下	計	二審請求	管轄移転
80	0	37	52	117	52	169	18	40	45	7	110	59	0

(1) 第二審請求者の状況

第二審請求のあった事件37件の第二審請求者の状況をみると、理事官が請求した事件19件、補佐人が請求した事件10件、受審人が請求した事件６件、受審人及び補佐人がともに請求した事件１件、理事官及び補佐人がともに請求した事件１件となっている。

3－2－2図　第二審請求者の状況



(2) 事件種類及び審判関係人懲戒等の状況

11年に高等海難審判庁が行った18件の裁決の事件種類別及び懲戒等の状況をみると、事件種類では衝突が15件、乗揚、転覆、機関損傷が各１件となっている。

また、裁決事件に係る受審人は33人で、そのうち業務停止（１か月停止）２人、戒告26人の28人が懲戒を受け、５人が不懲戒であった。なお、指定海難関係人４人はすべて勧告を受けなかった。

第３節　海事補佐人制度

１　海事補佐人の登録

補佐人制度は、受審人又は指定海難関係人が、通常審判手続に不慣れで、審判において十分に自己の利益を主張できないことが多いため、このような場合における受審人等の正当な権利を保護するために設けられた制度である。

補佐人は、原則として一定の資格を有する者で高等海難審判庁に登録した海事補佐人の中から選任される。

海事補佐人になろうとする者は、海事補佐人登録規則の定めるところにより、高等海難審判庁長官に登録の申請をしなければならない。

なお、平成12年６月末現在の登録者数は1,055人である。

3－3－1表　海事補佐人登録者数

（単位：人）

資　格	一級海技士（航海）	一級海技士（機関）	一級海技士（通信）	元審判官 元理事官	教授等	弁護士	合　計
登録者数（12年6月末）	381	166	12	62	22	412	1,055

２　裁決事件の補佐人選任状況

11年における地方審判庁の裁決事件の補佐人選任状況をみると、裁決事件795件のうち、補佐人付件数は122件（15.3%）219人であり、そのうち事件種類別では、衝突事件が93件（76.2%）181人と最も多く、次いで機関損傷事件６件（4.9%）８人、転覆事件５件(4.1%）６人、衝突（単）事件４件（3.3%）５人、乗揚事件４件（3.3%）５人、死傷等４件(3.3%）５人の順になっている。

なお、同年における高等海難審判庁の裁決事件の補佐人選任状況をみると、裁決事件18件のうち、補佐人付件数は14件（77.8%）44人となっている。

3－3－2表　事件種類別補佐人選任状況

（単位：件、人）

区分 / 審判庁	裁決件数		衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全阻害	運航阻害	計
函館	74	件数	2					1								3
		人数	4					1								5
仙台	77	件数	6									1				7
		人数	9									4				13
横浜	125	件数	16	1	1		1			1						20
		人数	34	1	2		1			1						39
神戸	128	件数	26		2		3				4	1	1			37
		人数	44		2		4				4	1	1			56
広島	123	件数	13				1		1				2			17
		人数	26				1		1				2			30
門司	128	件数	20	2							1		1			24
		人数	49	2							1		2			54
長崎	85	件数	9	1	1	1					1					13
		人数	12	2	1	1					3					19
那覇	55	件数	1													1
		人数	3													3
計	795	件数	93	4	4	1	5	1	1	1	6	2	4			122
		構成比(%)	76.2	3.3	3.3	0.8	4.1	0.8	0.8	0.8	4.9	1.6	3.3			100.0
		人数	181	5	5	1	6	1	1	1	8	5	5			219
高審	18	件数	12				1				1					14
		構成比(%)	85.8				7.1				7.1					100.0
		人数	40				2				2					44

第４章　裁決に対する訴えの提起状況

第１節　裁決に対する訴えの提起

高等海難審判庁が言渡した裁決に対して不服があるときは、裁判所に裁決取消しの行政訴訟を起こすことができる。訴えは高等海難審判庁の裁決言渡の日から30日以内に東京高等裁判所へ提起しなければならない。

また、東京高等裁判所の判決に不服のあるときは、最高裁判所に上告することができる。

裁判の結果、裁決が取り消されたときは、高等海難審判庁は更に審判をしなければならないとされている。

第２節　訴えの提起があった事件の状況

東京高等裁判所へ訴えの提起があった裁決取消請求事件で、10年から11年に繰り越されたものはなく、また、最高裁判所に上告のあった裁決取消請求事件で、10年から11年に繰り越されたものは次の１件である。

＊貨物船ブレーメンセネター桟橋衝突事件

（６年７月21日裁決言渡、６年８月11日提訴、７年12月20日高裁判決、

７年12月28日上告）

また、11年１月から12年６月末までに東京高等裁判所へ訴えの提起があった裁決取消請求事件は次の５件であった。

＊引船新洋丸引船列貨物船ホンシュウⅠ衝突事件

（11年３月19日裁決言渡、11年４月15日提訴）

＊旅客船第拾青丸プレジャーボート伊東衝突事件

（11年９月30日裁決言渡、11年10月25日提訴）

＊油送船オウシヤンスワロウ貨物船大翔丸衝突事件

（11年12月27日裁決言渡、12年１月20日提訴）

＊引船明治丸引船列漁船第一芳新丸衝突事件

（12年２月10日裁決言渡、12年３月７日提訴）

＊貨物船新栄丸貨物船アカデミック・セミノフ衝突事件

（12年３月30日裁決言渡、12年４月24日提訴）

最高裁判所に上告のあった、貨物船ブレーメンセネター桟橋衝突事件については、11年４月16日に棄却する判決が言い渡された。

また、東京高等裁判所における裁判の結果、引船新洋丸引船列貨物船ホンシュウⅠ衝突事件については12年３月29日に裁決取消請求を棄却する判決が言い渡され、さらに、油送船オウシヤンスワロウ貨物船大翔丸衝突事件については、２回の口頭弁論が行われたが、原告から12年

６月20日取下げがなされ、当庁側が同意したことにより終了した。

その結果、12年６月末現在では、東京高等裁判所に３件係属中であり、最高裁判所への上告はなかった。

4－2－1表　訴訟事務取扱状況

（単位：件）

区　　分	繰越	提訴	上告	計	取下	判決		未済
						棄却	却下	
東京高等裁判所		5		5	1	1		3
最高裁判所	1			1		1		
計	1	5		6	1	2		3

第5章　海難の原因

第1節　海難原因

海難の防止に寄与するということは、海難の事実をあらゆる角度から検討し、その本質を明らかにし、その原因の除去に貢献するときはじめて可能となるものである。したがって、海難審判には海難を科学的かつ徹底的に探究することが要請される。海難審判法第３条には、そのための指針として、次のような探究事項が列挙されている。

①　人の故意又は過失によるものかどうか。

②　乗組員数、資格、技能、労働条件等に係る事由によるものかどうか。

③　船体・機関の構造、材質、工作、性能等に係る事由によるものかどうか。

④　水路図誌、航路標識、気象通報、救難施設等の航海補助施設に係る事由によるものかどうか。

⑤　港湾又は水路の状況に係る事由によるものかどうか。

審判の結果、海難審判庁（合議体）は、裁決で認定した海難の事実とともに、当該事件の海難原因を示しており、１件の海難事件について複数の原因を示すこともある。

本章では、平成11年に裁決によって示した海難原因を取りまとめ、系統的に分類することにより、海難の特徴と傾向を示すことにする。

第2節　地方海難審判庁（第一審）の裁決における海難原因

平成11年に地方海難審判庁は795件の裁決を行い、その裁決の対象となった船舶（以下「裁決対象船舶」という。）は1,191隻であった。このうち、自力航行ができない被引状態又は被押状態の船舶が55隻、適切な行動をとったにもかかわらず他船に衝突されたなど当該海難の原因とならないとされた船舶が44隻あり、それらを除いた1,092隻の海難原因総数は、1,469原因になる。

これらの海難原因を事件種類別に分類すると、5－2－1表になる。

1　事件種類別の海難原因

裁決件数の多い衝突事件、乗揚事件、機関損傷事件について、その海難原因をみると、次のとおりである。

(1) 衝突事件の海難原因

衝突事件については346件（裁決対象船舶：719隻）の裁決を行い、その中で911原因を示している。裁決対象船舶719隻中、海難の原因ありとされた船舶は641隻であった。

海難原因の主なものをみると、「見張り不十分」が432原因（47.4%）と最も多く、次いで「航法不遵守」が178原因（19.5%）、「信号不履行」が100原因（11.0%）となっている（5－2－2図）。以下原因数の多い見張り不十分及び航法不遵守について更に分類する。

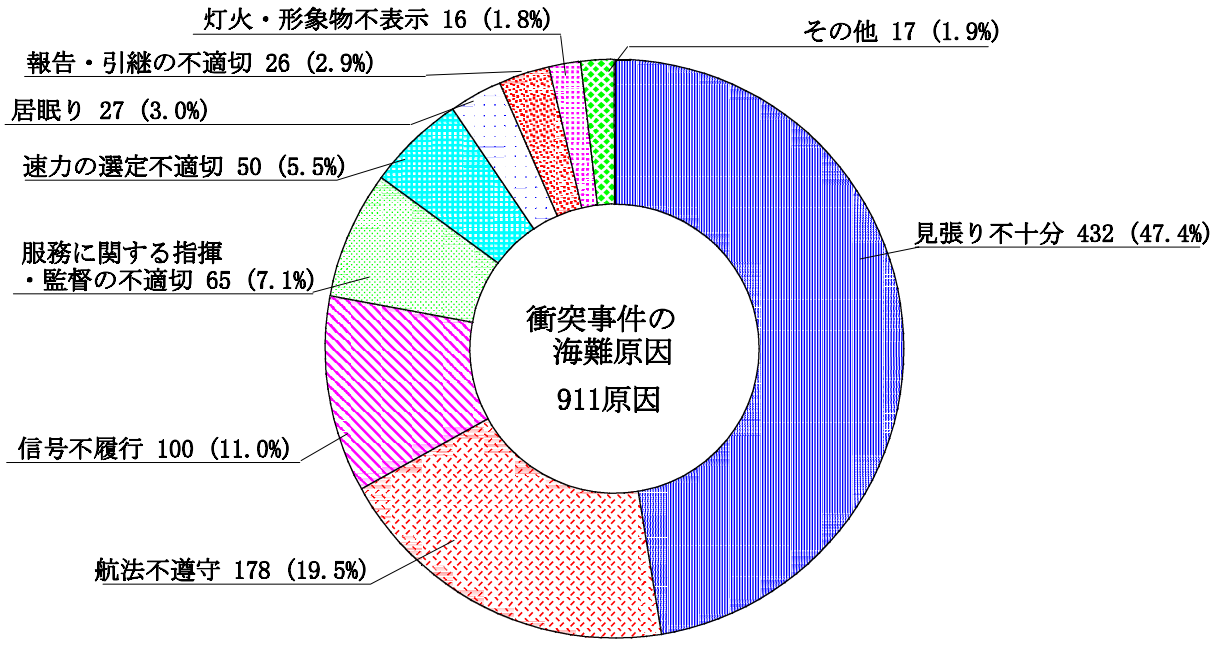
5－2－1表　事件種類別海難原因分類

（単位：原因数）

海難原因＼事件種類	衝突	衝突・単	乗揚	沈没	転覆	遭難	行方不明	火災	爆発	機関損傷	属具損傷	施設損傷	死傷等	安全阻害	運航阻害	合計
船舶運航管理の不適切	1	2			3							2	2			10
船体･機関･設備の構造･材質･修理等不良					1					11						12
発航準備不良															1	1
水路調査不十分		5	19		1							9			1	35
針路の選定・保持不良	2	4	13													19
操船不適切	9	13	11	1	5	3						3	1			46
船位不確認		17	36			2						6			1	62
見張り不十分	432	12										4	1			449
居眠り	27	7	46									2				82
操舵装置・航海計器の整備・取扱不良		2	3			1										6
気象・海象に対する配慮不十分		7	4		12									1		24
錨泊・係留の不適切	2		4	3		5		1				1				16
荒天措置不適切			2	2	5	2										11
灯火・形象物不表示	16															16
信号不履行	100															100
速力の選定不適切	50	6	3										1			60
航法不遵守	178															178
主機の整備・点検・取扱不良	1			1		1		1		63						67
補機等の整備・点検・取扱不良		5				4		3		28					6	46
燃料油・潤滑油等の点検・取扱不良								4		20					2	26
電気設備の整備・点検・取扱不良								8	1	4					1	14
甲板・荷役等作業の不適切	2			1		2		1	2				12			20
漁労作業の不適切			1		1	2							4			8
旅客・貨物等積載不良				2	2								5			9
服務に関する指揮・監督の不適切	65	3	16			2		1		2		3	7			99
報告・引継の不適切	26		9													35
火気取扱不良								10								10
不可抗力					1	1				2						4
その他		1						3								4
合計	911	84	167	10	31	25		32	3	130		30	33	1	12	1,469

裁決件数	346	71	137	8	23	21		25	2	107		25	19	1	10	795
裁決の対象となった船舶隻数	719	73	143	8	26	24		26	2	107		30	21	1	11	1,191
海難の原因ありとされた船舶隻数	641	71	138	8	23	22		25	2	107		25	19	1	10	1,092

5－2－2図　衝突事件の海難原因



ア　見張り不十分

この分類は、衝突直前まで相手船を認めていなかったこと、あるいは、ある時点までは相手船を認めていたものの、その後、衝突のおそれの有無を判断するため方位の変化を確認しなかった（いわゆる動静監視不十分）ことなどにより、結果として航法不遵守（衝突を避けるための適切な措置をとらなかったもの。）や信号不履行の状況に至ったものである。

見張り不十分と判断された船舶432隻について衝突時の状況をみると、衝突直前まで相手船を認めていなかったものが298隻、動静監視不十分であったものが134隻で、動静監視不十分であったものは、見張り不十分と判断された船舶の約31パーセントを占めており、動静監視を行わなかった理由としては、

このまま無難に航過できると思ったもの・・・・・・・・47隻
相手船が避けると思ったもの・・・・・・・・・・・・・21隻
相手船の動向を臆断したもの・・・・・・・・・・・・・16隻
相手船の状態を誤認したもの・・・・・・・・・・・・・12隻
魚群探索などに気を取られたもの・・・・・・・・・・・10隻
まだ接近まで余裕があると思ったもの・・・・・・・・・９隻
衝突を避ける措置をとったので大丈夫と思ったもの・・・９隻
第三船に気を取られたもの・・・・・・・・・・・・・・５隻

などとなっている。

イ　航法不遵守

この分類は、相手船を認知し、衝突のおそれのあることを知っていたものの、衝突を避けるための適切な措置をとらなかったものである。遵守されなかった航法をみると、178原因中、船員の常務が53原因と最も多く、次いで横切り船の航法が48原因、視界制限状態におけ

る船舶の航法が42原因などとなっている。

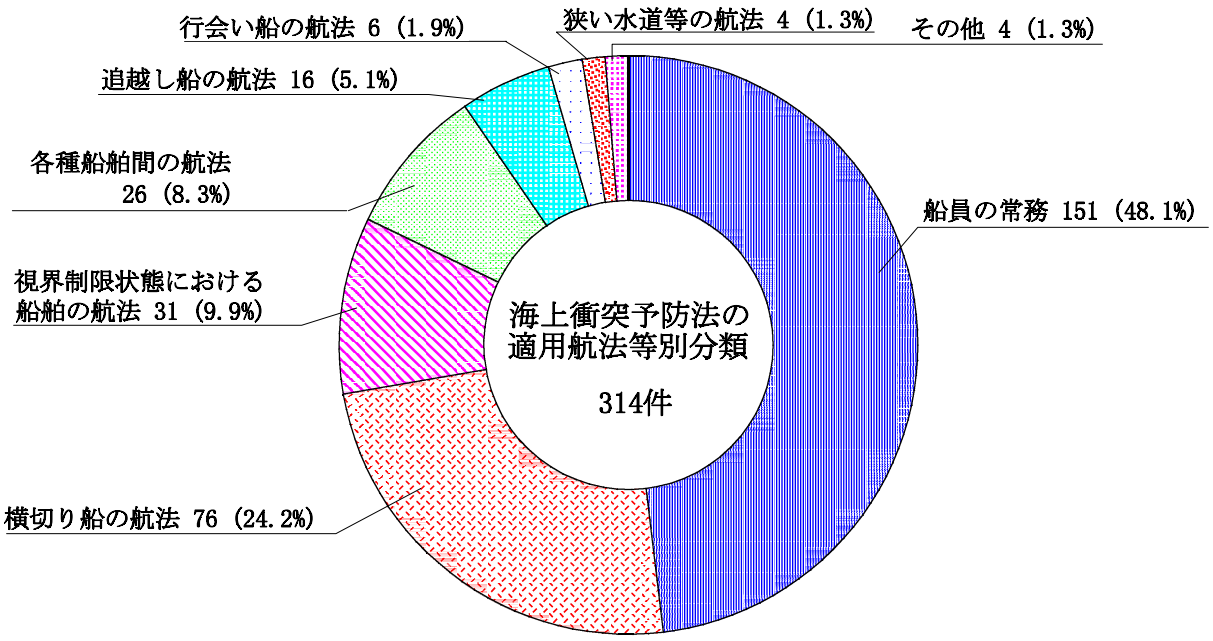
＊　衝突時における適用法令

衝突事件346件のうち、岸壁係留船舶等と衝突した事件16件を除いた330件について、裁決に示された適用法令をみると、海上衝突予防法の適用されたものが314件、港則法の適用されたものが11件、海上交通安全法の適用されたものが５件となっている。

更に、海上衝突予防法が適用されたもの314件について、その内訳をみると、船員の常務が適用されたものが151件（48.1%）と最も多く、次いで横切り船の航法が適用されたものが76件（24.2%）、視界制限状態における船舶の航法が適用されたものが31件（9.9%）、各種船舶間の航法が適用されたものが26件（8.3%）などとなっている（5－2－3図）。

このうちの船員の常務が適用されたもの151件の内容をみると、錨泊船・漂泊船に衝突したものが105件、他船の前路に進出したものなどが24件などとなっている。

5－2－3図　海上衝突予防法の適用航法等別分類



衝突事件で摘示された海難原因中、見張り不十分（432原因）と居眠り（27原因）をあわせると衝突事件全体の約50パーセント（459原因）を占めており、衝突海難を防止する上で最も要求されるのは、常時適切な見張りを行うことであることを示している。

(2) 乗揚事件の海難原因

乗揚事件については137件の裁決が行われ、当該裁決によって示された海難原因数は167原因あり、それを分類別にみると、「居眠り」が46原因（27.5%）と最も多く、次いで「船位不確認」が36原因（21.6%）、「水路調査不十分」が19原因（11.4%）、「服務に関する指揮・監督の不適切」が16原因（9.6%）、「針路の選定・保持不良」が13原因（7.8%）などとなっている（5－2－1表）。

以下原因数の多い居眠り及び船位不確認について更に分類する。

ア　居眠り

「居眠り」と判断された46隻について、そのときの状況をみると、自動操舵装置を装備していたものが45隻あり、そのうちこれを使用していたものは41隻であった。

また、発生時刻別に分類してみると、22～24時が９隻、０～２時及び２～４時が７隻、４～６時及び20～22時が６隻の順になっており、深夜から早朝までの時間帯が多くなっている。

なお、これらの約57%にあたる26隻が、晴れ等の見通しの良いときに乗り揚げている。

イ　船位不確認

この分類は、レーダー等を活用した船位の確認が不十分であったため、浅瀬や岩礁に乗り揚げたものである。「船位不確認」と判断された36隻について、そのときの状況を見ると、

目測で進行しても大丈夫と思ったもの・・・・・７隻
まだ接近するまで余裕があると思ったもの・・・５隻
当直の引継ぎが不十分だったもの・・・・・・・４隻
目標物を探すのに気を取られたもの・・・・・・４隻
他船に気を取られたもの・・・・・・・・・・・３隻

などとなっている。

なお、これらの約53%にあたる19隻が、晴れ等の見通しの良いときに乗り揚げている。

(3) 機関損傷事件の海難原因

機関損傷事件については107件の裁決が行われ、当該裁決によって示された海難原因は130原因あり、それを分類別にみると、「主機の整備・点検・取扱不良」が63原因（48.5%）と最も多く、次いで「補機等の整備・点検・取扱不良」が28原因（21.5%）、「燃料油・潤滑油等の点検・取扱不良」が20原因（15.4%）などとなっている（5－2－1表）。

このうち、「主機の整備・点検・取扱不良」について細かくみると、

日常の整備・点検が不十分で異常を発見できなかったもの・・・19原因
異常を認めたが大事には至るまいと思ったもの・・・・・・・・16原因
異常を認めたが取った措置が不適切だったもの・・・・・・・・11原因
運転中の管理が不十分だったもの・・・・・・・・・・・・・５原因
整備を誤ったもの・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４原因
出航前の始動準備が不十分だったもの・・・・・・・・・・・３原因

などとなっている。

また、これらによって発生した損傷箇所別の状況を見ると、損傷が２箇所以上に及ぶ事件が多くあり、その損傷の程度も様々ではあるが、シリンダー・ピストン系の損傷が43件と最も多く、次いでクランク軸受の損傷が29件、過給機系の損傷が12件、カム軸系の損傷が８件などとなっている（5－2－4表）。

5－2－4表　主機の整備･点検･取扱不良による損傷状況

（単位：件）

シリンダー・ピストン系	43	潤滑油ポンプ系	4
クランク軸受	29	海水ポンプ系	4
過給機系	12	燃料ポンプ系	3
カム軸系	8	その他	8

２　海難原因と指摘された法人等

海難原因は、見張り不十分、航法の不遵守、信号の不履行など乗組員が直接かかわっている場合が多くを占めているが、法人等にかかわる海難原因をみると、次のとおりとなっている。

(1) 船舶運航管理の不適切

この分類は、船舶所有者・運航管理者・荷役業者等の船舶の運航に携わる会社等の管理体制や運航計画などにその原因が認められたものであり、10原因が示されている。裁決の中で指摘された原因としては、以下のようなものがある。

・船舶所有者が有資格者を乗り組ませなかったもの。
・運航管理者の乗組員に対する安全教育が不十分だったもの。
・船舶所有者が、船長に対し航行時の乗客の安全確保についての指導を十分に行っていなかったもの。

(2) 船体･機関･設備の構造･材質･修理等不良

この分類は、造船所・エンジンメーカー・修理業者等の施工等にその原因が認められたものであり、12原因が示されている。裁決の中で指摘された原因としては、以下のようなものがある。

・主機整備業者が、定期整備工事における主機の開放整備の際、点検を十分に行わなかったもの。
・機器製造業者が、子会社に鋳造させた主機ピストンを検査する際、非破壊検査が不十分だったもの。
・造船所が、以前に船体が大傾斜した旨の連絡を受けた際、その原因について調査しなかったもの。

(3) その他

この分類は、国・公共機関等にその原因が認められたものであり、次の１原因がある。

・土木事務所が所轄の防波堤に関する情報収集対策が十分でなく、防波堤の簡易標識灯の消灯をそのままとしていたもの。

(4) 不可抗力

この分類は、異常な気象・海象や予知できない水中漂流物などによって発生したと認められたものであり、４原因が示されている。裁決の中で指摘された原因としては、以下のようなものがある。

・航行中、乗船者全員が立ち上がったとき、左舷側から波を受けて大傾斜したもの。

・海中に浮遊していたロープがプロペラに絡み付き、減速機に過大なトルクがかかってクラッチに滑りを生じたもの。

第6章　海難審判行政の推進と課題

第1節　海難防止施策への反映

海難審判庁が海難原因を究明し、その発生防止に寄与するという目的を達成するためには、裁決により明らかにされた海難原因や海難防止上の指針を海難防止施策に効果的かつ速やかに反映させていくことが必要である。このため、海難審判庁においては、以下のような海難の再発防止のための広報活動等を行っている。

1　海難の再発防止のための広報活動

(1) 審判についての広報

海難審判は、準司法手続により公開された審判廷で行われることから、審判の直接の関係者のみならず、海事関係者、司法修習生や学生等を含む一般国民が審判を傍聴することが多い。また、旅客船の桟橋衝突や漁船が転覆して多数の乗組員等が死傷した事件、さらには、レジャー関連の事件等で社会的に影響の大きい重大海難事件が発生した場合、これらの審判の模様や裁決の内容等について、様々なマスコミ媒体を通じて広く報道されることもある。

このため、海難審判庁としては、海難審判業務を紹介したパンフレットやリーフレット等を作成し、各海難審判庁・海難審判理事所に常備して審判傍聴者への便宜供与等を図るとともに、重大海難事件等の社会的な関心の高い事件については、海難審判に対する国民の一層の理解が得られるよう広報等に努めている。

(2) 裁決の行政機関及び海事関係団体等への周知

裁決は、海難の事実及び原因を明らかにし、かつ、証拠によってその事実を認めた理由を示すことになっている。したがって、その内容には、海難防止のために有効な指針等が種々示されている。

裁決言渡の際、通常は、受審人等の審判当事者には裁決書謄本が交付されるが、それだけでは、裁決により明らかにされた海難原因等は、その審判の当事者等の限られた者が教訓として得るにとどまり、海難審判によって究明された海難原因や海難防止のための指針は、海難防止施策に十分反映させることができないこととなる。

このため、海難審判庁としては、海難防止施策を講ずる行政機関や海事関係団体等へ、裁決書の概要等を配布することにより、その海難防止上の効果を高めることとしている。

(3) 海難審判説明会の開催等

海難審判は、準司法手続によって行われるため、一般的にはなかなか理解されにくい面があり、また、海難審判庁が運輸省の外局として設置され、海上交通の安全に関する運輸行政の一翼を担っていることについても、国民から必ずしも十分に認識されているとは言えない状況にある。

海難審判庁では、これらのことを踏まえ、海難審判及び海難防止に係る知識の向上と普及を図るため、各海難審判庁・海難審判理事所において、裁決における海難事例やそれぞれの管轄区域における海難の実態等をとりまとめた資料を活用し、海運、漁業、プレジャーボート関係者等を対象とした海難審判説明会を適宜開催することとしており、その他にも、各種の海事関係団体等が主催する研修や講習会の講師として、積極的に職員を派遣するなどしている。

各海難審判庁・海難審判理事所では、当該管轄区域の特殊性にも対応した海難審判説明会を関係団体の協力を得て開催するとともに、各種の研修、講習会へ講師を派遣するなどし、海難審判行政の周知と海難防止のための知識の向上と普及に努めている。

2　海難実態の研究分析

海難審判は、裁決によって海難の原因を明らかにし、同種海難の再発防止に寄与することを目的としているが、その目的を効果的に達成するためには、個々の事件ごとに出される裁決を系統的にとらえて分析し、海難の態様とその原因の傾向や問題点を浮き彫りにすることも重要である。

このため、海難審判庁では、裁決及びその証拠となった諸資料を活用し、これまでに事件種類、船舶の種類及び海難発生水域等の対象をとらえて調査・分析を行い、その結果をとりまとめて、関係行政機関、海事関係団体及び研究・教育機関等へ広く提供してきた（資料編第23表参照）。

幸いなことに、最近における海難発生件数は、全体的には減少傾向を示しているが、旅客船、内航貨物船、漁船、外国船等が行き交う狭い水道での海難事故の発生件数は顕著な減少がみられず、その態様が多様化、複雑化するとともに、ひとたび海難が発生した場合の社会的な影響は計り知れないのが実情であることから、１１年度は「狭水道海難」を再度（前回：平成４年３月発表「狭水道における船舶間衝突の実態」）取り上げて調査・分析し、「狭水道における海難の実態」として発表した。

「狭水道における海難の実態」要旨

1　海難の概要

本調査は、我が国で海峡、瀬戸、水道等と称される主要な２０の海域を、狭水道として

とらえ、平成６年から同１０年までの５年間に、高等海難審判庁及び各地方海難審判庁で裁決のあった事件のうち、裁決の確定した事件３３７件（４８３隻）を対象とした。

（１）発生場所の状況は、備讃海域西部が６８件（２０．２％）と最も多く、次いで備讃海域東部が４７件（１３．９％）、来島海峡が３６件（１０．７％）、明石海峡及び鳴門海峡がそれぞれ２７件（８．０％）などとなっている。

（２）事件種類別の状況は、衝突事件が１４６件（４３．３％）と最も多く、次いで乗揚事件が１３９件（４１．２％）などとなっており、この両事件で全体の約８５％を占めている。

（３）船舶の種類（船種）の状況は、貨物船が５３．４％と半数以上を占め、次いで漁船が１７．０％と多く、その他の船種は、いずれも１０％未満と少ない。

（４）トン数の状況は、２０トン未満の船舶が２８．２％と最も多く、次いで２００トン以上５００トン未満が２５．３％、２０トン以上２００トン未満が２２．２％などとなっており、５００トン未満の船舶が全体の７割以上を占めている。

（５）外国船が関連した海難は、調査対象船舶４８３隻のうち４６隻であり、発生場所別では、来島海峡が１５隻と最も多く、国籍別では、パナマ共和国籍船が２１隻と最も多く次いで大韓民国籍船が９隻、中華人民共和国籍船が５隻などとなっている。

（６）発生時刻の状況は、２０時から２４時まで（２４時を含まない。以下同様とする。）の４時間が２１．７％と最も多く、次いで０時から４時までが２１．１％、４時から８時までが１９．９％などとなっており、概ね２０時以降から朝方の８時までに６２．６％と多くなっている。

（７）乗組員の状況は、２人から５人乗組みの船舶が４７．２％とほぼ半数を占め、次いで１人乗組みが１８．６％、６人から１０人乗組みが１８．４％などとなっている。

（８）操船者の状況（当直者を配置していたもののみ）は、職名別では、船長操船中の海が７７．３％と圧倒的に多く、次いで一等航海士が１１．８％などとなっており、年齢では、５０歳以上５５歳未満の者が２２．３％と最も多く、４０歳以上で８割以上を占めている。また、海上経験年数別では３０年以上の者が５６．７％と最も多くなっている。

（９）死傷者の発生状況は、５８隻（１２．０％）が死傷者を伴った船舶で、船種別に死傷者を伴った船舶の割合をみると、レジャー船が４０．０％と最も高く、次いで漁船が３７．８％、旅客船が１７．４％となっている。また、船種別の死傷者数は、旅客船が４６．１％と最も多く、次いで漁船が２８．４％、レジャー船が１４．２％となっている。

２　海難の原因

「狭水道における海難」に係る海難原因は、対象件数３３７件（４８３隻）につき６５１の原因が指摘され、その内訳は、「航法不遵守」が１３５原因（２０．７％）と最も多く、次いで「見張り不十分」が１２８原因（１９．７％）、「船位不確認」及び「居眠り」

がそれぞれ５９原因（９．１％）となっており、この４種類の原因で総海難原因数の５割以上を占めている。

これを事件別にみると、最も多いものが衝突事件で４０９原因（６２．８％）、次に多いのが乗揚事件で１８２原因（２８．０％）となっており、その他の事件はいずれも５％未満と少なく、衝突事件と乗揚事件の両事件で、９割以上となっている。

（１）衝突事件

①航法不遵守

衝突事件の４０９原因中、「航法不遵守」が１３５原因（３３．０％）を占めており、その内訳は,海上衝突予防法中では、視界制限状態における航法が２６．７％と最も多く、次いで船員の常務及び海上交通安全法の航法がそれぞれ２２．２％となっており、不遵守の内容では、視界制限状態における航法中「著しく接近することを避けることができない場合、針路を保つ最小限度の速力に減じ、必要に応じて行きあしを止める措置をとらなかった」が２５不遵守と最も多く、次いで船員の常務中「航行中で衝突を避けるための措置が不適切であった」が２３不遵守、海上交通安全法の航法中「航路航行中の他船の進路を避けなかった」が１８不遵守などとなっている。

②見張り不十分

海難原因の「見張り不十分」については、その内容から見て、狭義の「見張り不十分」と「動静監視不十分」とに分けて指摘することとしており、４０９原因中、「見張り不十分」は１２８原因（１２８隻）（３１．３％）で、これを細分類すると、狭義の「見張り不十分」が１０５隻（８２.０％）、「動静監視不十分」が２３隻（１８.０％）となっており、適用航法別では、「船員の常務」が５１.６％と最も多く、次いで「横切り船の航法」及び「各種船舶間の航法」がそれぞれ１２.５％などとなっている。

③信号不吹鳴

４０９原因中、「信号不吹鳴」は４３原因（４３隻）（１０．５％）で、その内訳は、警告信号が６０.５％と最も多く、次いで霧中信号が３０.２％などとなっており、適用航法別にみると、霧中信号では,「視界制限状態における航法」が８隻、警告信号では、「海上交通安全法の航法」が７隻と最も多くなっている。

（２）乗揚事件

①船位不確認

ア　海難発生時の操船者の職名及び海上経験年数の状況は、職名別では、船長操船中が６６.０％と半数以上を占め、次いで一等航海士が１８.９％、甲板員が１３.２％などとなっており、操船者の海上経験年数別では、３０年以上が５８.５％で、このうち船長操船中が６１.３％となっている。

イ　レーダーの有無及び使用状況は、装備船（９２.５％）中、海難発生時に使用していた船舶が７９.６％となっており、気象等の状況では、視界良好状態のときが７１.

７％、晴のときが４５．３％と多く、比較的視界及び天候状態の良好なときに発生率が高く、昼夜別では、夜間での発生が７１．７％となっている。

②居眠り

ア　発生月別では、４月が１４．９％と最も多く、発生時刻別では、０時から４時まで及び２０時から２４時までがそれぞれ３１．９％と最も多くなっている。

イ　船橋当直及び操船者の状況

・職名別では、船長操船中が６８．１％と最も多く、次いで一等航海士が１０．６％などとなっており、海上経験年数別では、３０年以上が５１．１％と約半数を占め、船橋当直人員数は、１人当直が９７．９％と圧倒的に多くなっている。

・操船者の健康状態は、「疲労していた」が４８．９％、「病気気味であった」が１４．９％、「飲酒した」が８．５％となっており、通常の健康状態で運航している船舶がわずか２７．７％となっている。

３　主要な狭水道別の分析

（１）浦賀水道

対象件数１７件中、乗揚事件が８件、衝突事件が７件と、この両事件で９割近くを占めており、外国船が関わった事件は３件（３隻）で、乗揚事件では水先人乗船中が２隻あった。

この海域での海難の分布は、東京湾入口付近が多いのが目立ち、また、浦賀水道航路内での発生は、３件となっている。

（２）明石海峡

対象件数２７件中、衝突事件が９件と最も多く、次いで衝突（単）事件が６件、乗揚事件が５件、転覆事件が２件、沈没事件、遭難事件、機関損傷事件、施設損傷事件、安全・運航阻害事件がそれぞれ１件となっており、他の主要狭水道海域に比して様々な態様の海難が発生している。

この海域での海難の分布は、明石海峡航路内での３件を含め、ほぼ全海域に渡っており、しかも陸岸近くに多い。

（３）鳴門海峡

対象件数２７件中、衝突事件と乗揚事件がそれぞれ１２件となっており、この両事件で大部分を占め、その他の事件では、事件種別も件数も少なく、外国船が関与しているのは衝突事件の１件のみである。

この海域での海難の分布は、ほとんどの海難が大鳴門橋の周辺に集中している。

（４）来島海峡

対象件数３６件中、衝突事件が２３件、乗揚事件が１２件と、この両事件で３５件を占め、ほぼ全体を占めており、外国船が関わった事件は１３件（１５隻）で、外国船が

関連した事件の割合は３６．１％（１３件/３６件）と高く、また、水先人乗船中は５隻で、他の海域と比べて最も多く、注目すべき傾向を示している。

この海域での海難の分布は、来島海峡航路内外を中心に発生しているのが特徴的であり、特に航路内が全体の半数近くの１６件と多く、馬島とコノ瀬周辺に集中しているのが目立っている。

（５）関門海峡

対象件数１７件中、衝突事件が１２件と最も多く、乗揚事件が３件、衝突（単）事件が２件となっており、この海域では、事件数そのものも少なく、大部分が衝突事件となっているが、外国船が関わった事件が半数以上の１１件（１２隻）となっているのが特徴であり、したがって水先人乗船中も４隻と、来島海峡に次いで多い傾向となっている。

この海域での海難の分布は、六連島東側の航路筋や六連島区の検疫錨地を中心に散在しており、関門航路内は少なく、早鞆瀬戸水路で４件となっているのが目立っている。

（６）備讃海域東部

対象件数４７件中、衝突事件が２６件、乗揚事件が１９件と、この両事件で４５件とほぼ全体を占め、外国船が関わった事件は３件（３隻）と少ない。

この海域での海難の分布は、海域ほぼ全域に渡って発生しているが、目立つ現象としては、この海域境界までの備讃瀬戸東航路内が１０隻と多いこと、しかも、このうち宇高西航路と交差するところで６隻が集中していること、散在している島嶼付近で多いことなどがあげられる。

（７）備讃海域西部

対象件数６８件中、衝突事件が３１件、乗揚事件が３０件と、この両事件で全体の約９割を占め、外国船が関わった事件は８件（８隻）で、水先人乗船中が２隻となっており、その他では、少ないながらも衝突（単）事件、沈没事件、火災事件、機関損傷事件、施設損傷事件など、明石海峡と同じ傾向で様々な態様の海難が発生している状況にある。

この海域での海難の分布は、海域のほぼ全域に渡り発生しているが、備讃瀬戸北及び南航路、水島航路及びその周辺に多く、特にこの３つの航路が交差する付近で多いのが目立っている。

４　視界制限状態における海難の状況

（１）衝突事件

衝突事件１４６件中、視界が制限された状態でのものは、２６件（５２隻）となっている。

①発生場所別では、鳴門海峡が２６．９％と最も多く、次いで備讃海域東部が２３．１％、

来島海峡が１９．２％などとなっており、船舶の種類では、貨物船が８４．６％と圧倒的に多くなっている。

②レーダーの有無及び使用状況は、装備船（９６．２％）中、海難発生時に使用中していた船舶が９６．０％とほとんどが使用している。

（２）乗揚事件

乗揚事件１３９件中、視界が制限された状態でのものは、１９件（１９隻）となっている。

①発生場所別では、鳴門海峡が３１．６％と最も多く、次いで来島海峡が１５．８％などとなっている。

②発生月別では、６月の３６．８％、発生時刻別では、２時台の２１．１％が最も多くなっている。

５　海上交通安全法の航路及びその付近の衝突事件の分析

海上交通安全法において定められた航路及びその付近で発生した衝突事件は、６０件（１２０隻）となっており、その内訳は,、航路内のものが７８．３％、航路の付近のものが２１．７％で、航路別の発生状況は、来島海峡が３３．３％と最も多く、次いで備讃瀬戸東航路が２１．７％などとなっている。

６　平成4年3月発行の「狭水道における船舶間衝突の実態」との比較･検討

（１）調査対象とした衝突事件の件数及び隻数は、平成４年３月発行の「狭水道における船舶間衝突の実態」（６１年から平成２年までの５年間、以下「前回」という。）が１２３件、２４６隻、今回の調査（平成６年から１０年までの５年間、以下「今回」という。）では、１４６件、２９２隻となっている。

（２）発生場所別では、今回増加しているのが備讃瀬戸、来島海峡、鳴門海峡などで、減少しているのが浦賀水道、明石海峡、速吸瀬戸などとなっており、船舶の種類別では、今回増加しているものが貨物船（前回４７．６％、今回５０．　３％）、漁船（前回２１．５％　今回２３．３％）などとなっており、トン数別でみると、５００トン未満の船舶では、前回が６６．７％、今回が７３．３％とやや増加しているが、２０トン未満では、前回が２１．１％、今回が３５．６％と約１．７倍の高い増加率となっている。

７　防止策への提言

事件種類別の発生状況をみると、衝突事件及び乗揚事件が圧倒的に多く、また、海難原因別にみると、衝突事件では、「見張り不十分」、「航法不遵守」、「信号不吹鳴」、「速力の選定不適切」が、乗揚事件では、「船位不確認」、「居眠り」が多く、両事件で全体の９割以上を占めており、その大部分が操船者に係る人的要因が絡んだものとなってい

ることから、この実態を踏まえ、「狭水道における海難」の再発防止に資するため、特に、次のことを提言する。

○見張りの励行について

・見張りは、安全運航の基本であり、特に、狭水道に限ったことではないが、早期に他船の存在とその動静を確認できるよう、視覚、聴覚、レーダー等航海機器及びそのときの状況に適したあらゆる手段により、常時適切に行うこと。

・特に、視界制限状態及び船舶が輻輳する時間帯においては、見張り要員を必要に応じて増強するとともに、前方及び左右はもとより、後方にも十分注意して航行すること。

○航法の遵守について

・海上衝突予防法、海上交通安全法、港則法等に定められた各航法について熟知し、臨機に的確な措置がとれるようにしておくこと。

・航行可能な限り、右側航行を遵守すること。

○信号について

・各航法規定に定められた信号を励行すること。

・潮流信号、航行管制信号等の情報を十分に把握して航行すること。

○潮流について

・潮流の方向、潮流の速さについては、潮汐表等で十分調査し、又は、最寄の海上保安部に問い合わせるなどして航行すること。

・潮流の方向によって航行経路が異なる狭水道があることも十分留意すること。

○船位の確認について

・自船の船位は、常に確認するよう習慣づけるようにすること。

・特に、他船等を避航する際、避航した後及び復針するとき及び海潮流の影響があるときには、必ず確認するようにすること。

・視界不良時や夜間には、レーダー等を十分に活用すること。

○その他

・船長は、船橋当直者に対して適切な指示を行い、視界制限状態、狭水道、船舶の輻輳する時間帯、その他船舶に危険のおそれがあるときは、自ら操船の指揮をとること。また、部下に対して、船舶に危険のおそれがある状態となったときは、その旨の報告が得られるよう日頃から具体的な指導、監督を行っておくこと。

・船橋当直者は、報告や引継ぎを的確に行うこと。

3　海難審判協会の事業

沿革及び目的

財団法人海難審判協会は、昭和４３年（１９６８年）７月１日に設立された運輸大臣の所管に属する公益法人で、海難審判及び海難審判事件に関する調査、研究を行い、海難防止施策に寄与するとともに、海難審判関係人の権利を擁護することにより、海難審判の適正な運用に資し、もって海事の発展に貢献することを目的とする。

組　織

事務所を東京都港区に、支部を札幌市ほか７市に置き、各海難審判庁の所在地には「海難審判相談所」をそれぞれ設け、相談員を配置している。

また、事務局は、総務部、経理部、研究部、広報部及び扶助部の５部を置いている。

事　業

１．海難審判及び海難審判事件に関する調査研究

（１）　海難調査の国際協力化に関する調査研究

「海難調査の国際協力化研究会」を設け、諸外国の海難調査の動向を調査し、今後、我が国の国際協力における課題、対処等について調査研究するものである。

平成１１年度は、諸外国の海難調査の動向について、イギリス及びアメリカ両国の海難調査機関に調査員を派遣し、両国の海難調査の現状等を調査し、関係資料を収集し、また、我が国の海難審判制度を海外に周知するため、海難審判庁に関する資料を各国海難調査機関（平成１１年１０月、高等海難審判庁が主催した「第８回国際海難調査官会議（ＭＡＩＦ）」に参加した各国の海難調査官を含む。）に配布した。

（２）海難審判裁決先例の調査研究

「海難審判裁決先例研究会」を設け、平成１１年度は、最近多発の傾向にあるプレジャーボート海難について、プレジャーボート操縦者に参考になると思われる各事件の裁決要旨にコメントを付して、機関誌「海難と審判」に掲載した。

２．海難審判関係人の権利擁護

（１）資力の乏しい者に対する海難審判に関し必要な扶助

海難審判において、資力の乏しい海難審判関係人に対し、その権利を擁護して海難審判の適正な運営に資するため、補佐人を選任するのに必要な費用・報酬の扶助を行うものである。

平成１１年度は、６８件、７１人について扶助した。

（２）海難審判事件に関する一切の相談

全国９か所に配置している海難審判相談所において、海難審判事件に関する相談に応じるものである。

平成１１年度は、１，８６７人の相談に応じるとともに、本事業を周知するためのリーフレット「海難審判相談」を２，０００部及びポスターを３００枚配布した。

３．海難審判等に関する周知啓発

（１）海難審判庁裁決録の刊行配布

裁決書を３か月分１冊にまとめて編集のうえ刊行し、公益団体、教育・研究機関及び海事関係官公庁等に配布するものである。

平成１１年度は、平成１０年１０月～平成１１年９月までの１年分の裁決書（４分冊）及び平成１０年分（１月～１２月）の索引を配布した。

（２）海難審判庁裁決例集の刊行

海難審判庁の裁決のうち、主要な事件を抽出して、判事事項、航跡図、参考図等を添付して、平成１１年度は、平成８年分裁決例を第３９巻として５００冊刊行した。

（３）「海難と審判」の刊行配布

本会の事業に関して周知啓発するための機関誌であり、平成１１年度は、３回、各２，９００部を刊行し、賛助会員、海事関係官公庁及び教育研究機関等に配布した。

（４）ホームページの開設

平成１１年度は、データーベースの整備について検討するとともに、インターネット上にホームページ（http://www2.odn.ne.jp/maia-f）を開設した。

第2節　国際協力の推進

1　国際海事機関(IMO)への対応

昨年11月、IMO第21回総会が開催され、当庁に関連する決議として「海難及びインシデントの調査のためのコードの改正」（A.884(21)）が採択された。当該決議は、平成９年11月のIMO第20回総会における決議「海難及びインシデントの調査のためのコード」(A.849(20))に、従前よりIMOとILOの合同特別ワーキンググループにおいて作業が進められ、第７回旗国小委員会（FSI７）及び第71回海上安全委員会（MSC71）で合意がなされた「海難及びインシデントにおける人的要因の調査に関するガイドライン」を附属させたものである。ちなみに、当該ガイドラインは、海難及びインシデントにおける人的要因を系統的に調査するための実務的な助言を与え、有効な分析及び予防措置を策定することを目的としている。

このようにIMOでは様々な事柄が審議され、関連委員会及び小委員会等が開催されているが、海難調査に関しては主に旗国小委員会において扱われている。今年１月に開催された第８回旗国小委員会（FSI８）において、当庁は、議題「海難統計及び調査」について担当したが、概ね以下のことが決まった。

①海難分析コレスポンデンスグループの作業内容の拡大

当該コレスポンデンスグループは、イギリスの海難調査官をコーディネーターとし、アメリカ、オーストラリア、カナダ、オランダ、フランス、ドイツ、バヌアツ及び我が国を中核に15か国の海難調査官が参加して各国から提出される海難報告を分析し、当小委員会に報告を行っていたが、今回、分析の信頼性及び効果を向上させるため、従前の作業に加え特定の海難種別に的を絞った分析を行うこととなった。次回の小委員会に向けて、「漁船におけるビルジ水レベル警報装置の不設置又は不動作による沈没海難」及び「救命艇における海難」について分析を行うことになり、各国に対して同種海難の報告を求めている。

②海難事例から得られる教訓の海員への提供

これらの様式について、コレスポンデンスグループと事務局が協力して準備し、IMOホームページ等による提供手段の検討を行う。

③予備的海難情報及び漁船に係る海難情報について

予備的海難情報のなかでも、これまで入手が困難であった全損までにいたらなかった海難の予備的情報及び漁船海難の情報について、IMOに集中して報告するよう各国に要請があった。

FSIにおける調査、分析結果は、他の小委員会にも投げかけられるため、IMOのなかでも審議が注目されており、今まで以上にコレスポンデンスグループの役割が強くなっていることから、その中核メンバーとして積極的に参加・活動していきたいと考えている。

２　国際海難調査官会議(MAIIF)

MAIIFは、カナダ運輸安全局の提唱によって、1992年（平成４年）から始められた国際会議で、平成11年で第８回を数えるに至った。この会議の目的は、各国の海難調査官相互の協力関係を育成・発展・維持させること、海難調査で得られた情報を発信することで海上安全と汚染防止を推進すること及び協力を通じて関係国際規則の発展・認知・実施等に資することである。

第８回会合は、当庁の主催により平成11年10月５日から８日までの４日間、東京において、28か国42名の海難調査官が参加して開催された。会議では、「海難及びインシデントの調査のためのコード」の運用と効果、海難における人的要因の調査、VDR(注１)、海難調査官の訓練及びISMコード(注２)等について活発な意見交換が行われた。

また、各国から多数の海難調査事例の報告やプレゼンテーションが行われ、海難調査に関する相互理解の増進を図ることができた。

これにより、今後、海難原因究明のための国際協力が容易かつ活発に行われ、国際的海難防止に寄与することが期待される。また、本会議を我が国が主催したことは、我が国の国際海難調査官会議及び海難防止に対する積極的姿勢を各国代表に対して強く印象付けるものとなった。

MAIIF8参加各国（含地域、除日本）

香港	オーストラリア	バヌアツ	バハマ	ベリーズ	ブラジル	カナダ	中国	キプロス
フィンランド	フランス	ドイツ	ギリシャ	マン島	イタリア	韓国	マレーシア	マルタ
マーシャル諸島	リベリア	オランダ	ニュージーランド	パナマ運河	南アフリカ	スウェーデン	英国	米国

MAIIF8の模様

ヴァーギスMAIIF議長の表敬訪問を受ける鈴木前高等海難審判庁長官	初日の会議模様	東京湾視察を終えて（海上保安庁巡視船まつなみ船上にて）

3 アジア地域海難調査機関会議

アジア地域海難調査機関会議は、当庁の発案により、アジア地域における海難調査機関相互の理解を促進し、国際協力に資する目的で、MAIIFのアジア版として、平成10年10月に東京で第１回会合が開催された。

第２回会合は、韓国が当庁の考え方を継承する形で、平成11年10月20日、21日の２日間、ソウルにおいて開催され、日本、中国、香港及び韓国の３か国及び１地域が参加した。会議では、各国の海難調査機関、海難調査制度及び主要海難事例が紹介され、活発な意見交換が行われた。

また、MAIIF議長である香港代表を交えて当会議の将来について意見交換を行った結果、世界的規模で開催されるMAIIFに継続的には参加しがたいアジアの開発途上国にとって、近場で開催され比較的容易に参加できる当会議を継続・発展させていくことは、船員供給国、船主及び管理会社がある国、また旗国が複雑に入り乱れるアジア地域での海難調査の現状を理解し、自国の制度整備を図るうえで重要であるということが確認された。

そして、今年10月24日から26日までの３日間、当庁は海運先進国の責務としてアジア地域におけるリーダーシップを発揮し、引き続き第３回アジア会議を開催することになっている。今回は、中国、韓国、香港及び我が国に、マラッカ海峡周辺国であるシンガポール、マレーシア及びインドネシアの３国を加えた６か国及び１地域での開催を予定しているが、我が国は、海難調査に関する蓄積されたノウハウと情報を提供するとともに、アジア地域の海難調査機関相互の海難調査手法に対する正しい認識と国際協力の促進に寄与していきたいと考えている。

注１「VDR（Voyage Data Recorders）」

船の針路や速力、船橋での会話など１５のデータを記録するブラックボックスのことで、「航海データ記録装置」と訳している。

海難事故の原因究明に必要ということで、IMOの海上安全委員会（MSC）において、その適用船舶の範囲等について議論されている。

注２「ISMコード（International Safety Management Code）」

SOLAS第Ⅸ章において、近年の海難がヒューマンエラーによる要因が多いとの観点から、船舶の運航管理面での対応として、会社及び船舶はISM(国際安全管理)コードの要件を満たすものでなければならないと規定されている。海難原因究明において、事故船舶の運航責任者が明確になる、マニュアルどおりに会社及び船長が対処したかどうかが判明する、海難調査結果を再発防止に反映させる等の効果がある。

第3節　今後の課題

近年めざましい技術革新の進展により、我が国の海上交通は、船舶の大型化、高速化、近代化及び専用船化等その構造及び運航形態が著しく変化し、また、これに加えて外国籍船の通航量の増加や海洋レジャーの普及などにより、船舶交通の輻輳化の度合いも高まり、それに伴って海難の態様も多様化、複雑化されてきている。

海難審判庁は、このような状況に対応して、これらの海難原因を迅速かつ的確に、また、幅広く探究することによって、同種海難の効果的な再発防止策を構築できるよう努めている。

このため当庁は、探究した結果を海難防止施策に反映させるため、主要な海難事件の裁決書又はその要旨を必要に応じて関係行政機関に提供するとともに、同種海難の態様や原因を総合的に調査・分析し、海難防止上有効な提言を盛り込んだ報告書の作成、公表を積極的に行うなど、海難及びその原因に係る調査分析機能を、今後とも引き続き充実・強化することとしている。

更には、整備が進みつつある行政情報ネットワークシステム等を活用することにより、業務の効率化と国民に対して海難及び審判に係る情報提供の推進を図るとともに、船舶の技術革新や海上交通の多様化に対応した調査・審判体制の強化・充実を図るため、広く情報を収集し、蓄積・整理して、迅速に活用できる情報処理システム等の体制を整備することとしている。

また、併せて海運先進国としての国際的な責務を果たすため、国際海事機関（ＩＭＯ）の会議や国際海難調査官会議（ＭＡＩＦ）等へ積極的に職員を派遣するほか、１９９８年に当庁の提案により発足した「アジア地域海難調査機関会議」についても、第１回会議に続いて第３回会議を今年東京で開催するなど、海難調査における国際協力の推進を図っていきたいと考えている。

一方、国内においては，行政改革による「中央省庁等改革」をはじめ、行政機関の保有する情報の一層の公開を図り、政府の諸活動を国民に説明するため、平成１３年４月から施行される「情報公開」、行政の透明性を確保し、国民に対する行政の説明責任を果たすため導入される「政策評価」、簡素でより効率的な行政を目指すための「定員削減」等が求められており、当庁においてもこれらの課題に的確着実に対応していく体制を進めているところである。

海難審判庁は、平成１３年１月６日の１府１２省庁体制のもとで発足する、運輸省、建設省、国土庁及び北海道開発庁を母体とした「国土交通省」の外局として現体制のまま設置され、これに沿っての各法令改正等も順調に進捗している状況である。

しかし、現在、陸・海・空各種事故モードに対する「事故調査機関」の調査機能を充実・強化するためのさまざまな施策が各方面で検討されており、当庁においてもこの動きにあわせて、海難事故の調査手法のあり方等の検討を進めているところである。

海難審判庁は、今後とも「海上交通の安全の確保」のため、現海難審判制度を更に充実・強化するとともに、海上交通をめぐる国際的、国内的諸情勢の変化に十分対応しながら、来るべき２１世紀においても、国民に信頼され、期待される行政機関として、法目的である海難原因の究明に努め、海難の発生防止に寄与することとしている。

資　　料　　編

資 料 編 目 次

第１表　特定港等における事件種類別発生件数 …… 85
第２表　主要水道における事件種類別発生件数 …… 87
第３表　主要海域における事件種類別発生件数 …… 87
第４表　沿岸海域における事件種類別発生件数 …… 88
第５図　沿岸海域における主な発生状況（100件以上） …… 89
第６表　領海外における事件種類別発生件数 …… 90
第７図　領海外における発生状況 …… 91
第８表　地方理事所・事件種類別発生件数 …… 92
第９表　船種・事件種類別隻数 …… 93
第10表　トン数・事件種類別隻数 …… 94
第11表　トン数・船種別隻数 …… 94
第12表　船種・船質別隻数 …… 95
第13表　事件種類別・死傷、行方不明者の状況 …… 95
第14表　船種別・死傷、行方不明者の状況 …… 96
第15表　外国船関連の事件種類・地方理事所別発生件数 …… 96
第16表　外国船関連の水域別隻数 …… 97
第17図　地方理事所別立件数の推移 …… 97
第18図　地方理事所別申立件数の推移 …… 98
第19表　地方理事所別・船種及びトン数別の申立の状況 …… 98
第20表　事件種類別・船種別の申立の状況 …… 99
第21表　第一審における免許種類別の懲戒状況 …… 99
第22表　平成11年に発生した主要な海難事件 ……100
第23表　平成11年度までに発表した海難原因の研究分析報告書 ……109

第1表　特定港等における事件種類別発生件数

（単位：件）

事件種類 / 特定港等	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災爆発	機関損傷	死傷等	その他	計
根室											
釧路	3	12	1			9		4	1	2	32
花咲＊	1	1				2	2	1			7
苫小牧	4	11	1			8			1	5	30
室蘭		11				1			2	1	15
函館	3	9				8		5		1	26
小樽			1					1			2
留萌			2			1					3
稚内	1	3				1		1			6
青森	1	5	1			4	1				12
むつ小川原											
八戸	1	3	2			13		9		1	29
釜石		1			1	4					6
気仙沼＊	1	1	2			1		3		2	10
石巻	1	8	4			7		2	2		24
塩釜	2	11	9			16	1	1			40
秋田船川		1	2			5					8
酒田	1	3	1			5		1		1	12
小名浜	1	6				6		1			14
日立		4	1							2	7
鹿島	4	10	5			11		1		4	35
木更津	1	6	2			7				2	18
千葉	5	23	33			51		2		25	139
京浜(東京区)	9	5	7			59		2		7	89
京浜(川崎区)	6	12	13			49		2		8	90
京浜(横浜区)	13	18	14		1	55	2	2	2	9	116
横須賀	1	13	2			8				2	26
直江津			1			4					5
新潟	2	6	1			11		1			21
両津	1	2	1			1					5
伏木富山	1	1				1				1	4
七尾		2				4				1	7
金沢		2	2								4
福井						1					1
敦賀		3				1					4
舞鶴			1								1
宮津											
田子の浦	3	2	2			4				1	12
清水	5	4	4			6	1	2		1	23
三河			6			11				4	21
衣浦		2	6			9					17
名古屋	6	9	9			43		5	2	6	80
四日市		6	1			21		1		5	34
阪南	2	1	4			4		1	1	4	17
大阪	12	26	44	1		72	2	9	1	15	182
泉州		1							1		2
神戸	12	17	11			50		4	2	7	103
尼崎西宮芦屋	1	3	18		1	21			1	1	46
東播磨	2	7	11			5		1		5	31
姫路	7	9	8			13	1	2		8	48
田辺			4			2					6
和歌山下津	7	5	5			5	2			6	30

事件種類 / 特定港等	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災爆発	機関損傷	死傷等	その他	計
境	3	1		1		1	1	5			１２
浜田		1									1
宇野	1		5			3				2	１１
水島	6	5	２２			8			1	2	４４
福山		9	１０			3				1	２３
尾道糸崎	1	2	7			１７		2			２９
呉	1	9	１０			１５	1		1	5	４２
広島	6	１２	２０			１２				3	５３
岩国		1	4			6				1	１２
柳井		1									1
徳山下松	6	１５	２３		1	１０				１０	６５
三田尻中関	1	2	2			3					8
宇部	1	１４	１８			8		2	2	2	４７
萩											
関門(若松区)	4	6	２０	2	1	１６	1	1	1	5	５７
関門(若松区外)	１１	１９	２８			２５	2	4	1	7	９７
徳島小松島	1	3	3			8			1	1	１７
坂出	1	5	2			1				1	１０
高松	2	5	3			4				1	１５
松山	1	１４	6			5				1	２７
今治	1	5	1			3		1	1	1	１３
新居浜		2	5			3				1	１１
三島川之江		1	7			1					9
高知	2	2	4		1	7				2	１８
博多	5	１５	１２			１９		2		1	５４
三池		1	2			1					4
唐津									1		1
伊万里	1		1			2					4
長崎	3		2			１０		2		1	１８
佐世保	2	2	1			6		1			１２
厳原		1						2			3
三角	4		5			2	1	1			１３
大分	8	8	2			7			1	4	３０
細島					1					2	3
鹿児島	2	6	3		1	6					１８
喜入											
名瀬		1	1								2
金武中城	1	5	6			1		1	1		１５
那覇	2	2	2			5		2		2	１５
合計	１９７	４６０	４７９	4	8	８３８	１８	９０	２７	１９３	2，３１４

(注)　＊印の港は、特定港以外の港である。

第2表　主要水道における事件種類別発生件数

（単位：件）

事件種類 / 主要水道	衝突	衝突（単）	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災爆発	機関損傷	死傷等	その他	計
浦賀水道	9	6	1			１５	1			4	３６
伊良湖水道	1					6					7
師崎水道		1	2			3					6
布施田水道			3								3
明石海峡	2	6	6			１８	1	2		5	４０
友ヶ島水道	2	1	3			7				1	１４
鳴門海峡	6	2	１２		1	１４				2	３７
直島水道	2	2	4			2				1	１１
来島海峡	9	1	3			２５				1	３９
三原瀬戸	4	3	8			１２		1	1	2	３１
釣島水道		1	1			3					5
音戸瀬戸			3								3
大畠瀬戸			4			2					6
上関海峡		1	4			3				1	9
速吸瀬戸			3			１３			1	1	１８
関門海峡	１０	6	5			4		5			３０
倉良瀬戸	1		8			3		1			１３
平戸瀬戸	1	6	8		1	6					２２
合計	４７	３６	７８		2	１３６	2	9	2	１８	３３０

第3表　主要海域における事件種類別発生件数

（単位：件）

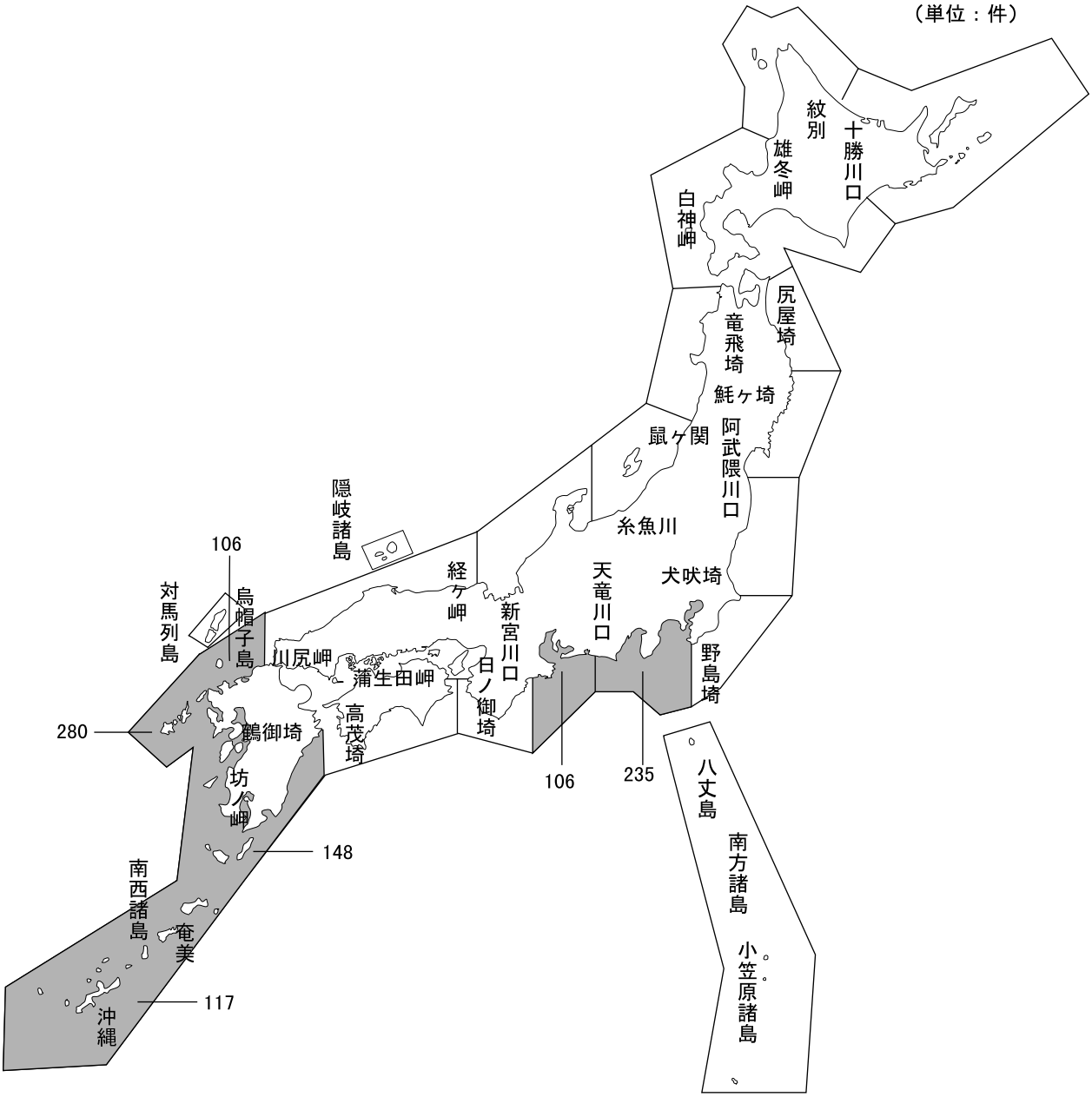
事件種類 / 主要海域	衝突	衝突（単）	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災爆発	機関損傷	死傷等	その他	計
根室海峡	1				1	5	2	5			１４
津軽海峡	5	3	3		2	３０	1	3		3	５０
陸奥湾						3				1	4
東京湾	5	5	5		2	１６		4		3	４０
伊勢湾	6	1	１９			５２	1	2	3	7	９１
三河湾	3		6			5			1	1	１６
紀伊水道	8	5	２０			２２	1	3	1	9	６９
大阪湾	１８	3	4		2	２９		4	1	１０	７１
播磨灘	３２	5	５２	1	1	５５		3	2	１１	１６２
備讃海域東部	１１	１２	７０			３９		5	1	6	１４４
備讃海域西部	１５	１４	４７			５０		6	1	5	１３８
備後・燧灘	１１	4	１４			２１				3	５３
安芸灘・広島湾	２８	３６	８３	1	1	１１１		9	1	１２	２８２
伊予灘	１７	1	２７		1	４５		5	1	5	１０２
周防灘	１８	２６	５８		2	５７		6	2	6	１７５
豊後水道	9	9	２３			２４	3	3	1	１４	８６
島原湾・八代海	１３	7	３２	2		２８		4	7	3	９６
合計	２００	１３１	４６３	4	１２	５９２	8	６２	２２	９９	１，５９３

第4表　沿岸海域における事件種類別発生件数

（単位：件）

事件種類 / 沿岸海域	衝突	衝突（単）	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災爆発	機関損傷	死傷等	その他	計
雄冬岬～紋別	5	6	6		2	１２	1	1	4	2	３９
紋別～十勝川口	7	3	7		1	7	1	5	3	2	３６
十勝川口～白神岬	8	5	5		3	２７	1	2	2	4	５７
白神岬～雄冬岬	3	8	8		2	１０	3	4	2	4	４４
尻屋埼～鮭ヶ埼	7	5	2		1	３６		2	4	2	５９
鮭ヶ埼～阿武隈川口	7	3	5		1	４０		１２	3	5	７６
阿武隈川口～犬吠埼	4	4	１０			５８	1	7		3	８７
犬吠埼～野島埼	3		2		1	３５		5		2	４８
野島埼～天竜川口	１４	１４	３２		3	１３６	2	１７	2	１５	２３５
天竜川口～新宮川口	7	2	２２			６６		2		7	１０６
新宮川口～日ノ御埼	１２		5			２６	2	6		8	５９
蒲生田岬～高茂埼	１１	1	9			２３		2	1	3	５０
竜飛埼～鼠ヶ関	3	4	4		1	１６		5		1	３４
鼠ヶ関～糸魚川	3	2	9			２２		2	2	3	４３
糸魚川～経ヶ岬	１３	1	2		2	9		6	3	4	４０
経ヶ岬～川尻岬	１２	7	１３		3	１２	3	1		9	６０
隠岐諸島		3	7		2	3	2	5		3	２５
川尻岬～烏帽子島	２０	4	２３		3	３５	2	9	5	5	１０６
対馬	4	1	8			3	2	6			２４
烏帽子島～坊ノ岬	４７	２７	７１	1	3	８７	6	１２	１３	１３	２８０
坊ノ岬～鶴御埼	１７	１８	３３	1	1	４８	2	8	4	１６	１４８
南西諸島	9	３１	３３	2	3	２２	1	5	１０	1	１１７
南方諸島	1	3	4			4		1	1	1	１５
合計	２１７	１５２	３２０	4	３２	７３７	２９	１２５	５９	１１３	1,788

第５図　沿岸海域における主な発生状況（100件以上）

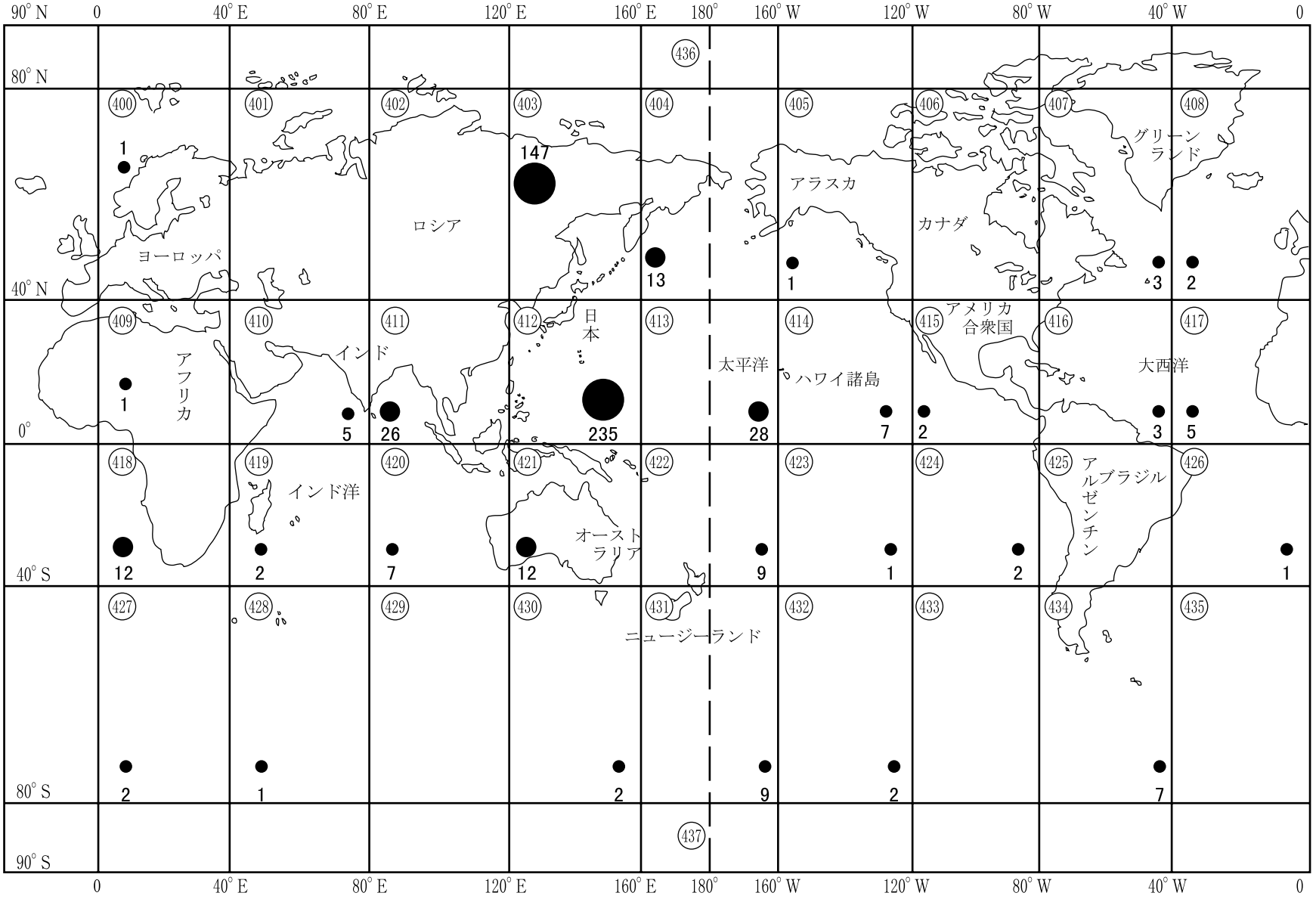


第6表　領海外における事件種類別発生件数

（単位：件）

事件種類 / 国外水域	衝　突	衝　突（単）	乗　揚	沈　没	転　覆	遭　難	火　災 爆　発	機　関 損　傷	死傷等	その他	計
４００		1									1
４０１											
４０２											
４０３	１４				2	６５	2	４５	5	１４	１４７
４０４	2				1	7		2	1		１３
４０５						1					1
４０６											
４０７			2						1		3
４０８		1							1		2
４０９										1	1
４１０	4	1									5
４１１	6	2	2			１０	1	3	2		２６
４１２	３３	5	5	1	1	８３	6	６６	7	２８	２３５
４１３	3		1			１０		１３	1		２８
４１４		1				3	1	2			7
４１５								2			2
４１６		3									3
４１７	3	1				1					5
４１８	1	2	2			2		2	1	2	１２
４１９	2										2
４２０	1	2				1		2	1		7
４２１		3	1			4			2	2	１２
４２２						4		5			9
４２３								1			1
４２４						2					2
４２５											
４２６								1			1
４２７	1								1		2
４２８	1										1
４２９											
４３０						1				1	2
４３１	2					6		1			9
４３２	1					1					2
４３３											
４３４	2					3		2			7
４３５											
４３６											
４３７											
合　計	７６	２２	１３	1	4	２０４	１０	１４７	２３	４８	５４８

第７図　領海外における発生状況



マーク	単　位
●	300件以上
●	100件～299件
●	50件～99件
●	10件～49件
●	１件～９件

第8表　地方理事所･事件種類別発生件数

（単位：件）

事件種類＼地方理事所	函館	仙台	横浜	神戸	広島	門司	長崎	那覇	計
衝突	５０	４３	１２０	１７４	１４２	１３５	６２	１４	７４０
衝突(単)	７１	６３	１６３	１１５	１７７	１４３	３７	３９	８０８
乗揚	３２	５０	２２０	２３０	４１３	２６４	１１３	４２	１，３６４
沈没			１	３	２	３	３	２	１４
転覆	１４	５	８	１１	７	１１	４	４	６４
遭難	１６３	２５１	８１０	４０８	４６２	２６６	１３５	３２	２，５２７
行方不明	１	１							２
火災	１３	３	９	１３	６	１５	６	１	６６
爆発			１						１
機関損傷	６６	６３	１０３	５６	４８	６２	２６	１０	４３４
属具損傷	２８	１４	５５	３８	４１	４９	２０	４	２４９
施設損傷	４	７	６１	５８	３３	２０	５		１８８
死傷等	２０	１１	１７	２５	１０	２３	２０	１２	１３８
安全・運航阻害	２	３	９	１２	２	２	２	１	３３
合計	４６４	５１４	１，５７７	１，１４３	１，３４３	９９３	４３３	１６１	６，６２８

第9表　船種･事件種類別隻数

（単位：隻）

船種＼事件種類		衝突	衝突（単）	乗揚	沈没	転覆	遭難	行方不明	火災	爆発	機関損傷	属具損傷	施設損傷	死傷等	安全・運航阻害	計	構成比（%）
旅客船		47	201	30			346		2		33	5	13	14	2	693	9.0
貨物船		419	352	844		2	869		5		71	119	95	17	18	2,811	36.3
油送船		97	83	139			459			1	34	26	24	5	2	870	11.2
漁船		468	50	81	7	29	224		43		264	78	5	64	2	1,315	17.0
引船		109	40	90	4	8	386				12	6	19	4	1	679	8.8
押船		41	28	93	1	1	102		1		4	7	16	2		296	3.8
作業船		47	17	49	2	6	79		2		1	5	6	3	1	218	2.8
はしけ		61	16	52	2	2	24		1				10	1		169	2.2
台船		59	8	31			31		1			1	9			140	1.8
交通船		13	12	7		3	45		1		2		1	2		86	1.1
水先船		3					7							1		11	0.1
公用船		3					2									5	0.1
遊漁船		48	4	8		1	3		1				1	4		70	0.9
瀬渡船		1	1	1					2					1		6	0.1
プレジャーボート	モーターボート	72	12	24		11	17	1	5		11		5	12	4	174	2.2
	水上オートバイ	37	3			1	1	1	1					11	1	56	0.7
	ヨット	3		5		7	2		1				2		1	21	0.3
	手こぎボート	7				4								1	1	13	0.2
	小計	119	15	29		23	20	2	7		11		7	24	7	264	3.4
その他		24	11	8		5	26		1		2	5	3	2		87	1.1
不詳		17		1		1	4									23	0.3
合計		1,576	838	1,463	16	81	2,627	2	67	1	434	252	209	144	33	7,743	100.0

第10表　トン数・事件種類別隻数

（単位：隻）

総トン数 / 事件種類	２０トン未満	２０～１００	１００～２００	２００～５００	５００～1,600	1,600～3,000	3,000～5,000	5,000～10,000	10,000～30,000	30,000トン以上	不詳	計
衝突	448	88	217	214	95	45	47	29	22	16	355	1,576
衝突(単)	76	57	110	216	138	66	66	35	24	8	42	838
乗揚	155	74	372	530	158	20	27	7	3	1	116	1,463
沈没	11	1		1							3	16
転覆	32	5	3	4	1						36	81
遭難	243	307	760	639	304	67	75	71	50	8	103	2,627
火災	41	6	9	4	1		1				5	67
爆発					1							1
機関損傷	90	73	117	82	28	10	5	2	10	4	13	434
死傷等	46	13	12	15	8	1	2	7	4	5	31	144
その他	55	33	108	173	59	9	16	7	4		32	496
合計	1,197	657	1,708	1,878	793	218	239	158	117	42	736	7,743
構成比（%）	15.5	8.5	22.1	24.3	10.2	2.8	3.1	2.0	1.5	0.5	9.5	100.0

第11表　トン数・船種別隻数

（単位：隻）

総トン数 / 船種		２０トン未満	２０～１００	１００～２００	２００～５００	５００～1,600	1,600～3,000	3,000～5,000	5,000～10,000	10,000～30,000	30,000トン以上	不詳	計
旅客船		86	94	79	80	138	53	33	61	67		2	693
貨物船		4	19	751	1,258	336	75	170	81	46	31	40	2,811
油送船		12	116	204	164	258	68	23	3	3	10	9	870
漁船		648	174	211	205	16	2	4	9			46	1,315
引船		141	125	298	100	2						13	679
押船		86	55	120	31							4	296
作業船		42	45	32	24	10	2	1	2			60	218
はしけ				1	2	17	4	5	1	1		138	169
台船				1	1	10	4					124	140
交通船		54	6	2								24	86
水先船		3	6	1								1	11
公用船		1	1		2		1						5
遊漁船		52										18	70
瀬渡船		5										1	6
プレジャーボート	モーターボート	41	1									132	174
	水上オートバイ	3										53	56
	ヨット	4										17	21
	ボート											13	13
	小計	48	1									215	264
その他		11	15	8	11	6	8	3	1			24	87
不詳		4					1				1	17	23
合計		1,197	657	1,708	1,878	793	218	239	158	117	42	736	7,743

第12表　船 種 ・ 船 質 別 隻 数

（単位：隻）

船種＼船質		鋼　船	木　船	ＦＲＰ	その他	計
旅客船		482		48	163	693
貨物船		2,806	1	2	2	2,811
油送船		868			2	870
漁船		604	21	637	53	1,315
引船		677	1		1	679
押船		296				296
作業船		194		17	7	218
はしけ		168			1	169
台船		136		1	3	140
交通船		12		58	16	86
水先船		8		2	1	11
公用船		2	1		2	5
遊漁船		1		63	6	70
瀬渡船				6		6
プレジャーボート	モーターボート		1	166	7	174
	水上オートバイ			55	1	56
	ヨット			19	2	21
	手こぎボート		1	7	5	13
	小計		2	247	15	264
その他		64	1	12	10	87
不詳		6			17	23
合計		6,324	27	1,093	299	7,743

第13表　事件種類別･死傷、行方不明者の状況

（単位：人）

事件種類＼区分	船員			旅客			その他			小計			合計	構成比
	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷		(%)
衝突	17	7	95		2	11	3	1	42	20	10	148	178	33.9
衝突(単)	2		17			19	1		15	3		51	54	10.3
乗揚	1		13			4			7	1		24	25	4.8
沈没	3	1								3	1		4	0.8
転覆	23	30	8				1		7	24	30	15	69	13.1
遭難		3	3			9					3	12	15	2.9
行方不明		1						2			3		3	0.6
火災	1		2							1		2	3	0.6
爆発	1		3						6	1		9	10	1.9
機関損傷														
施設損傷														
死傷等	54	17	49	1	4	7	6		26	61	21	82	164	31.2
小計	102	59	190	1	6	50	11	3	103	114	68	343	525	100.0
合計	351			57			117			525				

第14表　船種別・死傷、行方不明者の状況

（単位：人）

船種＼区分		船員			旅客			その他			小計			合計	構成比(%)
		死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷	死亡	行方不明	負傷		
旅客船				5	1	4	34			1	1	4	40	45	8.6
貨物船		11	6	19				1		4	12	6	23	41	7.8
油送船		5		5						7	5		12	17	3.2
漁船		66	52	98			2			3	66	52	103	221	42.1
引船		2		4							2		4	6	1.1
押船		2									2			2	0.4
作業船		1		3							1		3	4	0.8
はしけ				1									1	1	0.2
台船				1									1	1	0.2
交通船				1			6	2		4	2		11	13	2.5
水先船										1			1	1	0.2
公用船															
遊漁船		6		9		2	3	1	1	20	7	3	32	42	8.0
瀬渡船							1						1	1	0.2
プレジャーボート	モーターボート	4	1	23			1	3		42	7	1	66	74	14.1
	水上オートバイ	1		12			3	3	2	15	4	2	30	36	6.9
	ヨット			3									3	3	0.6
	手こぎボート	3		1				1		3	4		4	8	1.5
	小計	8	1	39			4	7	2	60	15	3	103	121	23.1
その他				5						3			8	8	1.5
不詳		1									1			1	0.2
小計		102	59	190	1	6	50	11	3	103	114	68	343	525	100.0
合計		351			57			117			525				

第15表　外国船関連の事件種類・地方理事所別発生件数

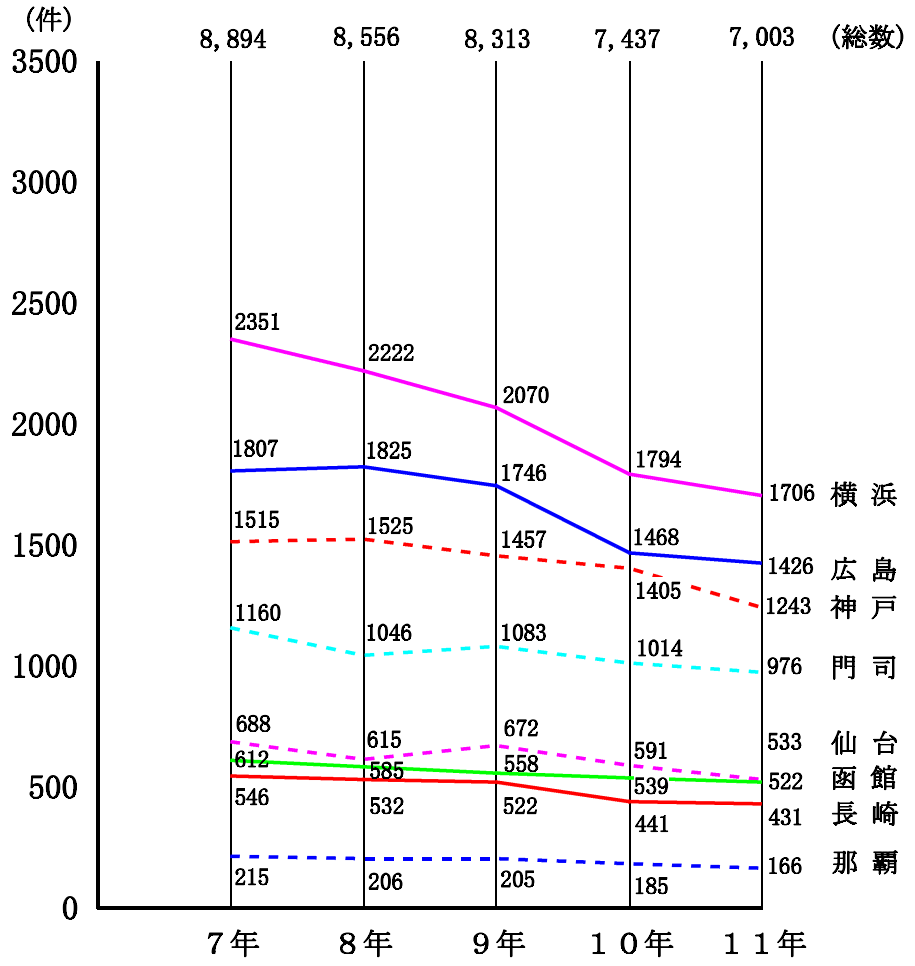
（単位：件）

事件種類＼地方	函館	仙台	横浜	神戸	広島	門司	長崎	那覇	計	構成比(%)
衝突	17	9	32	34	18	27	4	1	142	78.9
衝突（単）				2		2			4	2.2
乗揚		1			5	10		2	18	10.0
沈没								1	1	0.6
転覆								1	1	0.6
遭難		1	6						7	3.9
火災		1							1	0.6
爆発										
機関損傷										
属具損傷										
施設損傷			1						1	0.6
死傷等			3		1				4	2.2
安全・運航阻害			1						1	0.6
合計	17	12	43	36	24	39	4	5	180	100.0
構成比（%）	9.4	6.7	23.9	20.0	13.3	21.7	2.2	2.8	100.0	

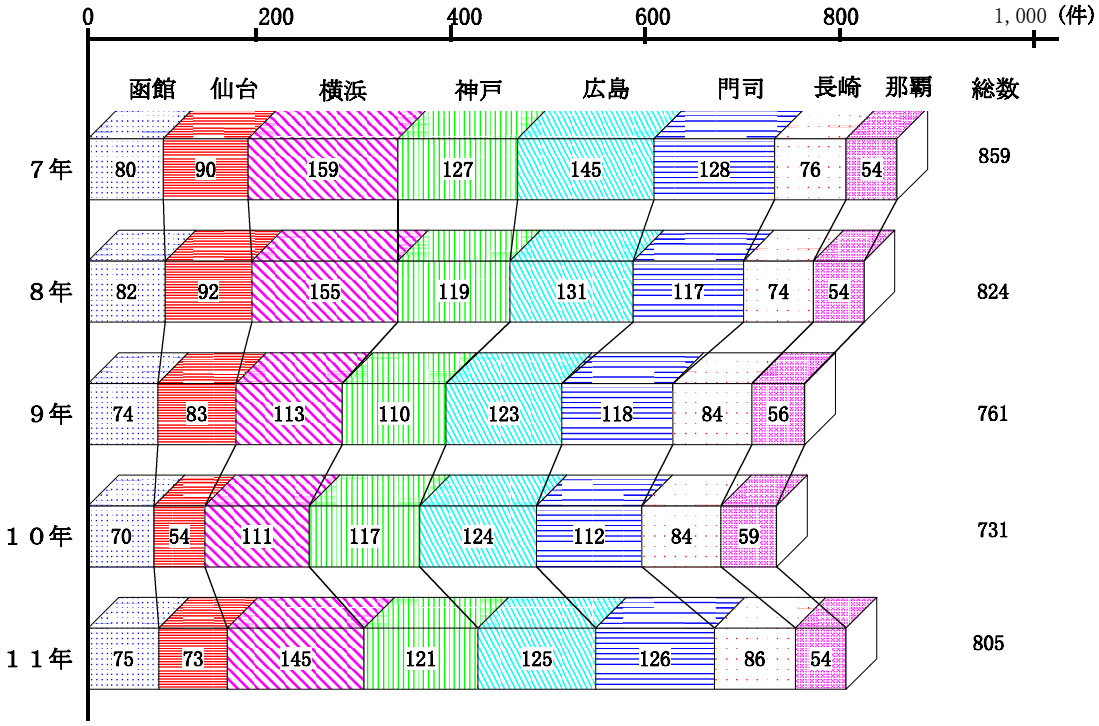
第16表　外国船関連の水域別隻数

区分＼水域	領海内					領海外	計
	特定港等	主要水道	主要海域	沿岸海域	小　計		
隻　数	５２	２４	３５	４０	１５１	４３	１９４
構成比 (%)	３４．４	１５．９	２３．２	２６．５	１００	２２．２	１００．０
	７７．８						

第17図　地方理事所別立件数の推移



第18図　地方理事所別申立件数の推移



第19表　地方理事所別･船種及びトン数別の申立の状況

（単位：隻）

船種等＼地方	函館	仙台	横浜	神戸	広島	門司	長崎	那覇	合計	構成比(%)
旅客船	1	3	6	6	12	3	2	12	45	3.7
貨物船	7	20	58	40	69	50	15	12	271	22.6
油送船	3	4	20	14	9	3	3	1	57	4.7
漁船	86	57	77	60	57	93	60	21	511	42.5
引・押船	5	2	9	10	10	8	11	8	63	5.2
はしけ				3	2	1	3	1	10	0.8
遊漁船	1	4	10	11	4	6	5	1	42	3.5
渡瀬船				2	1	3	3	1	10	0.8
プレジャーボート	2	7	16	36	22	26	17	8	134	11.2
その他	3	4	7	7	11	4	13	9	58	4.8
計	108	101	203	189	197	197	132	74	1,201	100.0

20トン未満	63	41	67	67	66	100	59	36	499	41.5
20～　100	4	13	18	18	12	8	7	2	82	6.8
100～　200	22	9	21	22	36	23	18	5	156	13.0
200～　500	5	18	47	22	31	16	14	5	158	13.2
500～ 1,600	7	7	13	14	15	9	6	9	80	6.7
1,600～ 5,000	2	8	7	4	10	11	3	2	47	3.9
5,000～10,000			4	2		4		1	11	0.9
10,000トン以上		1	10	2	3	4			20	1.7
トン数表示のないもの	5	4	16	38	24	22	25	14	148	12.3
計	108	101	203	189	197	197	132	74	1,201	100.0

第20表　事件種類別・船種別の申立の状況

（単位：隻）

船種＼事件種類	衝突	衝突（単）	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全・運航阻害	計
旅客船	12	9	11			1	1		6		5		45
貨物船	148	18	61	1	3	3	3		17	11	5	1	271
油送船	35	4	7						4	5		2	57
漁船	312	27	54	1	4	12	13	1	65	9	12	1	511
引・押船	23	7	11	2	3	3	1		6	2	2	3	63
はしけ	5		3								2		10
遊漁船	31	1	5								5		42
渡瀬船	6	1	2		1								10
プレジャーボート	90	7	7	1	6	1			2	8	8	4	134
その他	19	11	13	2	2	4	1		2	2	2		58
計	681	85	174	7	19	24	19	1	102	37	41	11	1,201

第21表　第一審における免許種類別の懲戒状況

（単位：人）

免許＼区分		業務停止 2か月	業務停止 1か月15日	業務停止 1か月	戒告	不懲戒	懲戒免除	計	構成比（%）	
海航	一級			1	14	5		20	1.8	41.0
	二級			2	9			11	1.0	
	三級			3	68	12		83	7.3	
	四級			12	111	18		141	12.4	
	五級			13	165	19	1	198	17.4	
	六級		1		9	3		13	1.1	
機関	一級				2			2	0.2	10.3
	二級				3			3	0.3	
	三級			1	15	3		19	1.7	
	四級			2	28	7		37	3.2	
	五級			3	41	6		50	4.4	
	六級				6			6	0.5	
小型船舶操縦士	一級		1	35	339	27		402	35.4	48.1
	二級			3	22	2		27	2.4	
	三級				1			1	0.1	
	四級			11	90	15		116	10.2	
通信士										
水先人				1	4	2		7	0.6	0.6
計			2	87	927	119	1	1,136		100.0
構成比（%）		7.8			81.6	10.5	0.1	100.0		

（注）懲戒免除とは、懲戒すべきところを本人の閲歴等を考慮して懲戒を免除したものである。

第 22 表　平成１１年に発生した主要な海難事件

事　件　名	発生年月日、時刻及び場所	事　件　概　要	損　傷　状　況 処　理　状　況
Ａ貨物船 ハテミ８ （９，５７８トン） Ｂ貨物船 サンローズ （５，５８２トン） 衝　突	１１．　１．１３ ００：２８ 関門海峡巌流島灯台から 真方位 161 度 700m	Ａ船（キプロス船籍　乗組員１８人　日本人１　フィリピン人１７）は空船で、青森県八戸港を発し中国連雲港へ向け航行中、Ｂ船（パナマ船籍　乗組員１６人　日本人２　フィリピン人１４）は製材５，５８２トンを積載し、佐賀県伊万里港を発し、広島県福山港へ向け航行中衝突した。 当時の天候　晴 西北西の風　風力４	管轄　門司 Ａ船　重損 Ｂ船　重損 申立　１１．　４．２８
Ａ貨物船 第十青雲丸 （４９９トン） Ｂ貨物船 ジンダ （３，９９４トン） 衝　突	１１．　１．１５ ０５：４３ 観音埼灯台から 真方位 148 度 3.09 海里	Ａ船（乗組員５人）は鋼材１，５４０トンを積載して大分港を発し千葉港へ向け航行中、Ｂ船(キプロス船籍　乗組員２１人　全員中国人）はコンテナ５７個を積載して名古屋港を発し京浜港横浜区へ向け航行中衝突した。 当時の天候　曇 北の風　風力２	管轄　横浜 Ａ船　軽損 Ｂ船　軽損 申立　１１．１０．２９
Ａケミカルタンカー ゴールデンジオン （６，２５３トン） Ｂ貨物船 ブルーレイク （３，５３７トン） 衝　突	１１．　１．１５ １８：２２ 関門海峡部埼灯台から 真方位 338 度 1,050m	Ａ船（パナマ船籍　乗組員１９人　韓国人１２　中国人７)はケミカル２，０５０トン、食油３，１００トンを積載し、韓国ウルサン港を発し神戸港へ向け航行中、Ｂ船（シンガポール船籍　乗組員１８人　全員中国人）は、コンテナ１，５２２トンを積載し、神戸港を発し中国上海港へ向け航行中衝突した。 当時の天候　晴 北北西の風　風力２	管轄　門司 Ａ船　重損 Ｂ船　重損 申立　１１．　３．２３ 言渡　１２．　３．２８ 二審請求 １２．　３．３１
Ａ漁船 新生丸 （１９トン） Ｂ貨物船 カエデ （１３，５３９トン） 衝　突	１１．　１．２０ ０７：０１ 北緯 33° 07.5′ 東経 141° 35.8′	Ａ船（乗組員６人）は、漁場を発し、千葉県銚子港へ向け航行中、Ｂ船（パナマ船籍　乗組員２０人　韓国人１３　中国人６　ミャンマー人１)は糖蜜７，０００トンを積載し台湾台中港を発しカナダバンクーバー港へ向け航行中衝突した。 当時の天候　晴 西の風　風力３	管轄　横浜 Ａ船　全損 乗組員　１人行方不明 Ｂ船　軽損 申立　１１．　５．３１ 言渡　１１．１２．１４ 二審請求 １１．１２．１６

事　件　名	発生年月日、時刻及び場所	事　件　概　要	損　傷　状　況 処　理　状　況
A漁船 精晃丸 （７５．８２トン） B貨物船 ベイボナンザ （5，９９７トン） 衝　突	１１．　１．２２ １６：４４ 神子元島灯台から 真方位122度 4.2海里	A船（乗組員１０人）は空船のまま、宮城県気仙沼港を発し大分県保戸島漁港へ向け航行中、B船（パナマ船籍　乗組員１８人　中国人１５　韓国人３）は鋼鉄製品6，１２０トンを積載し、千葉県木更津港を発し兵庫県姫路港へ向け航行中衝突した。 当時の天候　晴 西の風　風力４	管轄　横浜 A船　重損 B船　軽損 申立　１１．１２．１６
A押船 第二十八山和丸 （９９トン） B被押バージ ２０１１ （６３メートル） C貨物船 ニューバロネス （１６，４９８トン） 衝　突	１１．　２．　１ １８：３０ 東京湾 中ノ瀬B灯浮標から 真方位270度 0.7海里	A船（乗組員４人）はB船に土砂を積載し、京浜港東京区を発し、横須賀港へ向け押航中、C船（パナマ船籍　乗組員２２人　全員韓国人）は水先人嚮導のもと、京浜港横浜区を発し、神戸港へ向け航行中、BバージとC船が衝突した。 当時の天候　曇 ほぼ無風	管轄　横浜 A船　損傷なし B船　重損 C船　軽損 申立　１２．　７．２８
A押船 第３ぎおん丸 （１９９．３９トン） B被押バージ 第１１日昌丸 （８００トン） 遭　難	１１．　２．　２ ２２：００ 愛媛県佐田岬灯台から 真方位032度 18.8海里	A船（乗組員４人）は、B船を押航し、広島県大柿港を発して、鹿児島県串木野港に向け航行中荒天に遭遇し、両船を固定していたワイヤが切断されたのち、浸水沈没した。B船は付近海岸に乗揚げた後沈没した。 当時の天候　雪 北西の風　風力８	管轄　広島 A船　全損 B船　全損 申立　１２．　３．１５
A貨物船 第八栄福丸 （４９９トン） B漁船 第五　三菱合同丸 （１９トン） C漁船 第一　三菱合同丸 （１４トン） 漁具衝突	１１．　２．　５ ０４：５２ 千葉県野島埼灯台から 真方位143度 2.3海里	A船（乗組員　５人）は、福島県小名浜港を発し、横須賀港へ向け航行中、B船（乗組員２人）は千葉県千倉港を発しC船と二そう引き網漁中、B船とC船を結ぶ槽網の中央部をA船が通過接触し、反動でB船が転覆沈没した。 当時の天候　雪 北の風　風力４	管轄　横浜 A船　軽損 B船　全損 乗組員　１人死亡 C船　損傷なし 調査中
瀬渡船 波涛１号 （１９トン） 火　災	１１．　２．　７ ２０：００ 長崎県女島灯台から 真方位090度 1,700m	本船（乗組２人）は、釣客１２人を乗せ、長崎県田平港を発し、男女群島女島で釣客全員を瀬渡しした後、付近で漂泊中、舵機室から出火し沈没した。 当時の天候　晴 北北西の風　風力３	管轄　長崎 全損 調査中

事　件　名	発生年月日、時刻及び場所	事　件　概　要	損　傷　状　況 処　理　状　況
瀬渡船 ブラックエンペラー あじか （１９トン） 火　災	１１．　２．２８ ２０：２２ 長崎県五島棹埼灯台から 真方位 058 度 約 1,800m	本船（乗組３人）は、釣客３３人を乗せ、長崎県田平港を発し、男女群島に向け航行中、機関室から出火し沈没した。 当時の天候　晴 北西の風　風力４	管轄　長崎 全損 調査中
旅客船 フェリーかけろま （１９４トン） 旅客負傷	１１．　３．　３ １４：０２ 奄美瀬戸埼灯台から 真方位 121 度 1,260m	本船（乗組員５人）は旅客３１人を乗せ、奄美大島古仁屋港フェリー発着場を発し同港瀬相地区に向け全速力で航行中、固定されずに車両甲板に置かれた手押し台車が、進路を転じた際の船体傾斜により移動し旅客と接触した。 当時の天候　晴 北西の風　風力４	管轄　那覇 旅客　１人負傷 申立　１１．　７．２３ 言渡　１２．　１．２７
貨物船 明福丸 （４９８トン） 乗　揚	１１．　３．　８ ０３：５５ 茨城県鹿島港南防波堤灯台から 真方位 247 度 1 海里	本船（乗組員５人）は茨城県鹿島港内に投錨中、強風により走錨し消波ブロックに乗り揚げ、破口から燃料油が流出した。 当時の天候　曇 北東の風　風力８	管轄　横浜 全損 申立　１１．　８．１７ 言渡　１２．　２．２５
旅客船 ニューあかし （１４，９８８トン） 岸壁衝突	１１．　４．１３ １７：３７ 大阪港泉北大津東防波堤灯台から 真方位 137 度 320m	本船（乗組員３４人）は、大阪港堺泉北区助松ふ頭岸壁から同港堺泉北区フェリーふ頭に向け進行中、強風により圧流され助松ふ頭第５号岸壁に衝突した。 当時の天候　晴 西の風　風力７ 海上強風警報発令中	管轄　神戸 重損 申立　１１．　６．２９ 言渡　１２．　２．１８
Ａ貨物船 第五十八辰巳丸 （１，５９９トン） Ｂ貨物船 ポスブリッジ （８，３０６トン） 衝　突	１１．　４．１５ １１：４５ 名古屋港海上交通センターから 真方位 195 度 1,150m	Ａ船（乗組員１１人）は茨城県鹿島港を発し名古屋港へ向け航行中、Ｂ船（パナマ船籍　乗組員１９人　韓国人１７　中国人２）は名古屋港金城ふ頭より離岸出航中、衝突した。 当時の天候　曇 北北西の風　風力２	管轄　横浜 Ａ船　軽損 Ｂ船　軽損 申立　１２．　２．１６ 言渡　１２．　６．３０

事　件　名	発生年月日、時刻及び場所	事　件　概　要	損　傷　状　況 処　理　状　況
A漁船 靖久丸 （３．７７トン） B遊漁船 天祐丸 （３．２トン） 衝　突	１１．　４．１６ １０：３０ 熊本県二江港通詞島灯台から 真方位 353 度 950m	A船（乗組員２人）は熊本県二江漁港を出港し、衝突地点付近においてA旗を揚げ漂泊して潜水漁業中、B船（乗組員１人）は、乗客１３人を乗せて同港を出港し、イルカウオッチングに向かう途中、B船がA船に衝突した。 当時の天候　晴 無風	管轄　長崎 A船　重損 乗組員　１人負傷 B船　軽損 乗客　１１人負傷 申立　１２．　５．２２
旅客船 フェリーむろと （６，４７２トン） 桟橋衝突	１１．　５．２４ ２２：２５ 大阪南港北防波堤灯台から真方位 111 度 3,320m	本船（乗組員２６人）は、旅客７３人及び車両２８台を載せ、高知県甲浦港を発し、大阪港大阪区に接舷中、寒冷前線の通過に伴う突風による風波により圧流され、大阪港大阪区第５区フェリーふ頭Ｆ―１桟橋に衝突した。 当時の天候　曇 南西の風　風力７ 大雨、強風、波浪注意報発令中	管轄　神戸 重損 申立　１１．１１．３０
旅客船 サザンキング （１９トン） 旅客負傷	１１．　６．　６ ０８：３５ 大原航路第１７号立標から真方位 045 度 300m	本船（乗組員２人）は、旅客３６人を乗せ、沖縄県石垣港から同県仲間港に向け航行中、荒天による船体の動揺により旅客が転倒、負傷した。 当時の天候　曇 南東の風　風力６	管轄　那覇 旅客　１人負傷 申立　１１．１０．０８ 言渡　１２．　２．１７
A貨物船 第三住若丸 （４９７トン） B貨物船 プリティオーシャン （４，９１４トン） 衝　突	１１．　６．　７ ００：４５ 愛媛県温泉郡中島町由利島灯台から 真方位 128 度 1.5 海里	A船（乗組員６人）は、空船で香川県高松港を発し大分県津久見港に向け航行中、B船（パナマ船籍　乗組員２４人　全員中国人）はコンテナ９２個を積載し、国上海港を発し大阪港に向け航行中衝突した。 当時の天候　雨 北西の風　風力３	管轄　広島 A船　重損 B船　軽損 申立　１１．　９．３０ 言渡　１２．　２．２９
A漁船 利福丸 （２．９トン） B貨物船 シーユニックス （１，５９８トン） 衝　突	１１．　６．　８ ０５：２５ 北九州市小倉北区馬島から北西 1,150m	A船（乗組員１人）は、北九州市藍島大泊漁港を発し、小倉中央卸売市場に向け航行中、B船（韓国船籍　乗組員１３人　韓国人１０　フィリピン人３）は、コンテナ１８個を積載し、千葉県木更津港を発し、韓国釜山港へ向け航行中衝突した。 当時の天候　霧 視程３０ｍ 濃霧注意報発令中	管轄　門司 A船　重損 B船軽損 申立　１２．　１．３１

事　件　名	発生年月日、時刻及び場所	事　件　概　要	損　傷　状　況 処　理　状　況
A貨物船 雄海丸 （3，４１３トン） B旅客船 たどつ丸 （６９７．４９トン） 衝　突	１１．　６．１６ １３：４２ 福山市日本鋼管株式会社福山製鉄所私設信号所から 真方位 147 度 2.0 海里	A船（不詳）は福山港内にて錨泊中、B船（乗組員５人）は、旅客１３人、トラック９台、乗用車１台、原付自転車１台を乗せて香川県多度津港を発し、福山港に向け航行中衝突した。 当時の天候　曇 南西の風　風力３	管轄　広島 A船　重損 B船　軽損 乗組員　１人負傷 旅客　５人負傷 申立　１１．　８．３１ 言渡　１２．　３．　２
旅客船 第五十八あんえい号 （１９トン） 旅客負傷	１１．　６．２１ 沖縄県波照間島灯台から真方位 030 度 8.4 海里	本船は（乗組員２人）は旅客５３人を乗せ、沖縄県石垣港から同県波照間漁港に向け航行中、波浪により船体が揺れ、旅客が座席から投げ出され負傷した。 当時の天候　曇 南西の風　風力５	管轄　那覇 旅客　２人負傷 申立　１２．　１．１８ 言渡　１２．　５．２３
A貨物船 日清 （6，４２９トン） B貨物船 第八東星丸 （４９７トン） 衝　突	１１．　６．２９ １６：５５ 三重県神島灯台から 真方位 070 度 1,960m	A船（乗組員１１人）は名古屋港を発し、鹿児島港へ向け航行中、B船（乗組員５人）は名古屋港を発し大阪港へ向け航行中衝突した。 当時の天候　雨 東の風　風力８	管轄　横浜 A船　重損 B船　全損 乗組員　４人死亡 １人負傷 調査中
漁船 第三十五北星丸 （１９トン） 転　覆	１１．　７．　２ ０１：３０ 北緯　44° 13′ 東経　149° 01′	本船（乗組員９人）は、択捉島沖で操業した後、北海道花咲港へ向け帰港中転覆した。 当時の天候　晴 南風　風力７	管轄　函館 全損 乗組員　１人死亡 １人行方不明 調査中
遊漁船 牧安丸 （４．９トン） 転　覆	１１．　７．　４ １４：４０ 福岡県倉良瀬灯台から真方位 325 度 1.9 海里	本船（乗組員１人）は、釣客７名を乗せ、福岡県玄海町鐘崎漁港を発し、地ノ島沖において釣りをした後、同港に向け帰港中、左舷側から高波を受け転覆した。 当時の天候　曇 北東の風 波浪注意報発令中	管轄　門司 重損 釣客　２人死亡 調査中

事　件　名	発生年月日、時刻及び場所	事　件　概　要	損　傷　状　況 処　理　状　況
A貨物船 菱山丸 （1，６５８トン） B貨物船 サザンマーメイド （5，９９９トン） 衝　突	１１．　７．１６ １７：０５ 横浜蛸根海洋観測灯標から 真方位 082 度 1.5 海里	A船（乗組員９人）は京浜港東京区を発し青森県八戸港へ向け航行中、B船（パナマ船籍　乗組員２０人　韓国人４　フィリピン人１６）は、韓国釜山港を発し、京浜港横浜区へ向け航行中衝突した。 当時の天候　晴 南風　風力２	管轄　横浜 A船　軽損 B船　軽損 申立　１２．　２．２４ 言渡　１２．　６．　８
旅客船 フェリーむろと （6，４７２トン） 乗　揚	１１．　７．２７ ０４：４０ 高知県甲浦港港口防波堤灯台から 真方位 248 度 80m	本船（乗組員２６人）は、旅客１２２人及び車両３６台を載せ、大阪港南港を発し、高知県土佐清水港に向け航行中、寄港地の高知県甲浦港において入港中、台風５号の影響で風雨が強まったため入港を中止し港外へ出る際、防波堤に接触するとともに浅瀬に乗り揚げた。 当時の天候　雨 南東の風　風力７ 大雨、雷、強風、波浪注意報発令中	管轄　神戸 重損 申立　１２．　２．２９
A貨物船 勇仁丸 （６９０トン） B貨物船 プリンシパルポス （2，４１５トン） 衝　突	１１．　８．　６ １６：５０ 福岡県門司埼灯台から真方位 351 度 200m	A船（乗組員７人）は、セメント原料約７００トンを積載し、関門港若松区を発し、福岡県苅田港へ向け航行中、B船（パナマ船籍　乗組員１０人　全員韓国人）は、スチールコイル約3，３００トンを積載し、韓国光陽港を発し、大阪港に向け航行中衝突した。 当時の天候　曇 北東の風　風力２	管轄　門司 A船　軽損 B船　軽損 申立　１１．１１．３０
A油送船 大港丸 （９９９トン） B遊漁船 第十八大吉丸 （9．７トン） 衝　突	１１．　８．　７ ０６：０６ 宮城県塩釜港仙台南防波堤灯台から 真方位 119 度 5.9 海里	A船（乗組員１０人）は、ガソリン及び軽油2，６１８キロリットルを積載し、千葉港を発し塩釜港に向け航行中、B船（乗組員２人）は釣客１４人を乗せ、宮城県七ヶ浜町吉田浜から釣り場へ向け航行中衝突した。 当時の天候　霧 視程約１２０m 南の風　風力３	管轄　仙台 A船　軽損 B船　全損 釣客　１人死亡 ９人負傷 申立　１２．　２．２８ 言渡　１２．　８．　２ 二審請求 １２．　８．　９

事　件　名	発生年月日、時刻及び場所	事　件　概　要	損　傷　状　況 処　理　状　況
漁船 第十一ゆり丸 （１９トン） 火　災	１１．　８．１９ 沖縄県渡嘉敷島阿波連埼灯台から真方位238度 12.8海里	本船（乗組員２人）は、長期の係船を解除してドックへ向け回航中、船首倉内分電盤の電路が加熱し、滞留していた可燃性ガスに引火して燃え上がった。 当時の天候　晴 南東の風　風力４	管轄　那覇 全損 申立　１１．１２．１３ 言渡　１２．　７．２６
Ａ油送船 第二　星宝丸 （１，５９１トン） Ｂ貨物船 ニュー プロスペリティ （３，６８３トン） 衝　突	１１．　８．２６ ０２：００ 山口県六連島灯台から北北東 約12海里	Ａ船（乗組員１０人）は、ガソリン３，１００キロリットルを積載し、岡山県水島港を発し、博多港に向け航行中、Ｂ船（パナマ船籍　乗組員２０人日本人４　フィリピン人１６）は、大韓民国釜山港を発し、静岡県清水港に向け航行中衝突した。 当時の天候　曇 北東の風	管轄　門司 Ａ船　重損 乗組員　１人負傷 Ｂ船　軽損 調査中
油送船 八葉丸 （６９９トン） 火　災	１１．　９．　８ １５：４４ 静岡県清水港江尻船だまり北防波堤灯台から真方位156度 1,700m	本船（乗組員８人）は、静岡県清水市の株式会社カナサシ重工(乾ドック)において、定期検査工事等を施工中、請負業者が二重底タンク内の廃液処理を行っていたところ、廃液中のガソリンが、船体付き弁の取り外しに使用されていたガス切断器の火炎を引火し、火災となった。 当時の天候　晴 南西の風　風力３	管轄　横浜 重損 乗組員　２人死亡 ２人負傷 請負業者　１人死亡 ５人負傷 申立　１２．　１．３１
Ａ交通船 ライオンフィシュ （８．３７メートル） Ｂ交通船 アリサⅢ （１１．９４メートル） 潜水者死傷	１１．　９．　８ １５：１０ 沖縄県御神埼西方約20m	Ａ船は（乗組員１人）は、旅客２人を乗せ潜水ポイントから石垣港へ向け帰港中、水面近くに集結していたＢ船（乗組員１人）の潜水者群に１７ノットの速力のまま突入した。 当時の天候　晴 南の風　風力１	管轄　那覇 潜水者　１人死亡 １人負傷 申立　１２．　２．１８
旅客船 フェリーいへや （４９９トン） 機関損傷	１１．　９．１９ １１：２０ 沖縄県伊平屋村前泊港の南南東 8,800m	本船（乗組員１０人）は、旅客４６人、車両７台を載せ、今帰仁村運天港から伊平屋村前泊港に向け航行中、左舷側主機の過給器のロータ軸を折損した。	管轄　那覇 調査中

事　件　名	発生年月日、時刻及び場所	事　件　概　要	損　傷　状　況 処　理　状　況
A貨物船 満喜丸 （１６５トン） B貨物船 ダナウ　トバ （９，１８９トン） 衝　突	１１．　９．２３ ０２：１０ 愛媛県今治市小島東灯標から真方位022度 670m	A船（乗組員３人）は、チップ４００トンを積載し、福岡県宇島港を発し、徳島小松島港に向け航行中、B船（パナマ船籍　乗組員１６人　韓国人２フィリピン人１４）は、ペーパーパルプ１，１２０トンを積載し韓国馬山港を発し、静岡県田子浦港に向け航行中衝突した。 当時の天候　不詳	管轄　広島 A船　軽損 B船　重損 申立　１２．　３．２７
A漁船 漁洋丸 （４トン） B貨物船 ドンジンアポロ （２，８６４トン） 衝　突	１１．１０．　４ ０８：００ 大分県姫島灯台から北北西 約３海里	A船（乗組員１人）は、僚船とともに、はえ縄投縄を終了し、揚縄待機中のところ、B船（韓国船籍　乗組員１２人　韓国人８　フィリピン人４）は、雑貨１，６２０トンを積載し韓国釜山港を発し、山口県今治港に向け航行中衝突した。 当時の天候　晴 北北東の風 波浪注意報発令中	管轄　門司 A船　軽損 乗組員　１人死亡 B船　軽損 申立　１２．　２．２９
A貨物船 ハンジンバンコック （５，８３３トン） B貨物船 メリースター （３，９９７トン） 衝　突	１１．１１．１０ ２０：４０ 北緯33°40′ 東経131°46′	A船（韓国船籍　乗組員１７人　全員韓国人）は、コンテナ９１個を積載し、名古屋港を発し韓国釜山港へ向け航行中、B船（韓国船籍　乗組員１３人　韓国人１１　フィリピン人２）はコンテナ２５０個を積載し韓国釜山港を発し、横浜港へ向け航行中衝突した。 当時の天候　晴 北北西の風　風力２	管轄　門司 A船　重損 B船　重損 申立　１２．　６．３０
消防船 ごしょうら （１３．２トン） 乗　揚	１１．１１．１７ ０３：３０ 熊本県本渡瀬戸灯標から真方位306度 280m	本船（乗組員３人）は、急患１人及び付添い３人を乗せ、熊本県嵐口漁港を出港し、同県大門港向け航行中消波堤に乗り揚げた。 当時の天候　晴 北の風　風力２	管轄　長崎 重損 乗組員　３人負傷 付添人　３人負傷 申立　１２．　６．１６
A油送船 豊晴丸 （１９９トン） B貨物船 コピルコ （２６，０４７トン） C貨物船 豊星丸 （４９９トン） 衝　突	１１．１１．２３ １１：２０～ １１：２５ 山口県徳山下松港内	A船（乗組員３人）は、C重油３００キロリットルを積載し徳山下松港に入港中、B船（フィリピン船籍　乗組員２２人　水先人乗船）は、空船でオーストラリアに向け出港中、同港内で衝突し、A船は転覆し、続いてB船は、着岸中のC船に衝突した。 当時の天候　雨 北の風　風力１	管轄　広島 A船　重損 乗組員　３人負傷 B船　軽損 C船　重損 申立　１２．　５．２５

事　件　名	発生年月日、時刻及び場所	事　件　概　要	損　傷　状　況 処　理　状　況
漁船 第五清昌丸 （４．８トン） 遭　難	１１．１２．　１ ２２：００ 沖縄県宮古島平安名埼灯台から 真方位 088 度 68 海里	本船（乗組員３人）は、沖縄県糸満漁港を出港し、宮古島東方海域にて操業中、船尾から横波を受けて浸水し、救命ボートを準備している旨、船主と電話中に交信不能となった。	管轄　那覇 船体　軽損 乗組員　３人行方不明 調査中
Ａ貨物船 第五拾八畑福丸 （４８３トン） Ｂ貨物船 アリス （１，９８５トン） 衝　突	１１．１２．　９ ２１：２８ 備讃瀬戸東航路中央第３号灯浮標 北東 900m	Ａ船（乗組員５人）が、セロマンガン１，００２トンを積載し、徳島県橘港を発し岡山県水島港に向け航行中、Ｂ船（パナマ船籍　乗組員１２人　韓国人３　ミャンマー人９）は、京浜港川崎区を発し、韓国仁川港に向け航行中衝突した。 当時の天候　晴 南西の風　風力２	管轄　広島 Ａ船　全損 乗組員　１人死亡 Ｂ船　軽損 申立　１２．　７．１９
漁船 第一安洋丸 （３７９トン） 沈　没	１１．１２．１０ ０５：０３ 北緯 61° 03′ 西経 179° 59′	本船（乗組員１５人）は、宮城県塩釜港仙台区を発し、さらに洋上においてインドネシア人２０人、ロシア人監督官１人を乗り組ませ、ロシア２００海里海域のベーリング海において、スケトウダラ漁の揚網中、網の重さによる船体傾斜に加えて、荒天に伴う海水の打ち込み等により沈没した。 当時の天候　曇 北北東の風　風力７ 波高約４メートル	管轄　横浜 全損 乗組員　１人死亡 １０人行方不明 監督官　１人行方不明 申立　１２．　７．１０ 重大海難事件
遊漁船 第八ふじなみ （１９トン） 防波堤衝突	１１．１２．２７ ０３：４５ 姫路港飾磨区飾磨東防波堤	本船（乗組員１人）は、乗客３人を乗せ、兵庫県家島港を発し、姫路港に向け航行中、同港に入港中灯台を見誤り、防波堤に衝突した。 当時の天候　晴 北西の風	管轄　神戸 重損 乗組員　１人負傷 乗客　３人負傷 申立　１２．　６．３０

第23表　平成11年度までに発表した海難原因の研究分析報告書

発表年月	報　告　書　名	対象裁決年及び対象事件数	
昭和55年10月	視界制限状態における船舶間衝突の実態	昭和50年～54年	233件
56年４月	乗揚海難の実態	50年～54年	1,065件
57年２月	船舶における機関損傷の実態	51年～55年	679件
57年12月	浸水・転覆・沈没海難の実態	52年～56年	475件
58年６月	プレジャーボート海難の実態	48年～57年	216件
59年８月	船内作業に伴う人身事故の実態	48年～57年	584件
61年２月	船舶火災の実態	49年～58年	354件
63年２月	漁船海難の実態	56年～60年	2,266件
平成２年12月	港内及びその付近における船舶間衝突の実態	60年～平成元年	318件
４年３月	狭水道における船舶間衝突の実態	61年～２年	123件
５年３月	レジャー船の海難の実態	62年～３年	380件
６年３月	内航貨物船海難の実態	63年～４年	915件
７年３月	内航タンカー海難の実態	平成元年～５年	451件
８年３月	旅客船海難の実態	２年～６年	156件
９年３月	防波堤等衝突海難の実態	３年～７年	241件
10年３月	外国船の海難の実態	４年～８年	186件
11年３月	乗揚海難の実態	５年～９年	861件
12年３月	狭水道における海難の実態	６年～10年	337件